nur 3,90 €

ModellEisenBahner

Magazin für Vorbild und Modell

Nr. 11
November 2009
58. Jahrgang

Deutschland 3,90 €
Österreich 4,50 €
Schweiz 7,80 sFr
B/Lux 4,60 €
NL 5,00 €
Frankreich/Italien/
Spanien/Portugal (cont.) 5,25 €



B13411

Der Neuheiten-Testreport

- 23 von Märklin
- TT-Jumbo von Roco
- 152 von Lima
- Wechselstrom-23 von Roco
- DD40AX von Bachmann USA
- ND-5 von Bachmann China
- Doppelstock-Gliederzug von Piko
- Umbauwagen in G von Piko
- Sächs. Postwagen in H0e von SEM
- Güterschuppen Braunsdorf von Busch
- Lasierende Acrylfarben von Hewa
- Sächs.Läutewerk von Veit

Nacht-Rückzug
DB stellt Talgo-Garnituren ab

Die Fuchstalbahn
Totgesagte leben länger

Thüringer Modellbahnclubs
Der Heimat verbunden

Jubelfeier abrupt beendet
Das Unglück im Lößnitzgrund

150 Jahre Märklin
Tradition und Innovation

Werkstatt:
- Doppel-Drehscheibe
- Modellbaum-Forum
- Nochs Kreativgelände



125 Jahre jung: Die Steilrampen nach Oberhof

Volldampf durch den Thüringer Wald





Infotainment
Datenträger enthält nur Lehr- oder Infoprogramme

Inhalt

TITELTHEMA

VORBILD

Drehscheibe

Geschichte und Geschichten

MODELL

Werkstatt

Probefahrt

Unter der Lupe

Test

Szene

AUSSERDEM

76 Im Großen wie im Kleinen

Modellbahnklubs in Suhl, Meiningen, Gräfenroda und Arnstadt im MEB-Portrait.



26 Keine Nebensache

Die Fuchstalbahn im Raum um Landsberg am Lech hat keine unkomplizierten Zeiten vor sich.

14 Zwischen Klamm und Kamm

Einst Magistrale Berlin – Stuttgart, heute nur mehr RE-Linie: 125 Jahre Arnstadt – Suhl – Grimmenthal.





Titel: Anlässlich einer Plandampfveranstaltung nimmt 01519 in Gräfenroda Fahrt auf.
Foto: Joachim Schmidt

70 Stelldichein in Göppingen

Trotz Schwierigkeiten: Die Feierlichkeiten anlässlich 150 Jahren Märklin fanden unter regem Zuspruch statt.





52 Noch zu haben

Das Kreativgelände „Chiemgau" schreibt die Nenngröße nicht unbedingt vor: Ein Praxisbericht.

Bahnwelt Aktuell

ALLIANZ PRO SCHIENE

Bahnhöfe des Jahres

● Die Allianz pro Schiene hat am 2. September 2009 die Bahnhöfe Erfurt Hauptbahnhof und Uelzen zu den kundenfreundlichsten Bahnhöfen Deutschlands gekürt. Ausgezeichnet wurden die beiden Kategorien, Städte mit mehr als 100 000 Einwohnern und Städte mit unter 100 000 Einwohnern. Der Erfurter Hauptbahnhof überzeugte durch sein freundliches und helles Ambiente. Nach siebenjähriger Bauzeit, die den Erfurtern und ihren Besuchern einiges abverlangte, wurde der Bahnhof Ende 2008 neu eröffnet. Mit dem markanten neuen Bahnsteigdach ist er für die Jury eine gelungene Symbiose aus historischer Bausubstanz mit wilhelminischer Fassade und moderner Architektur. Neben der vorbildlichen Kundeninformation wurden auch Punkte wie das vielfältige Angebot an Gastronomie und Einkaufsmöglichkeiten und die wettergeschützte Anbindung an die Straßenbahn positiv bewertet. Karl-Peter Naumann von Pro Bahn lobte vor allem, dass im Erfurter Hauptbahnhof nicht nur die üblichen Ladenketten, sondern auch Thüringer Küche von herausragender Qualität angeboten werde. Der Bahnhof Uelzen, dessen Empfangsgebäude 2000 vom österreichischen Künstler Friedensreich Hundertwasser umgestaltet wurde, konnte die Jury in der zweiten Kategorie für sich gewinnen. Er ist zu einem touristischen Highlight geworden und konnte neben seinem ansprechenden Äußeren auch mit der behindertengerechten Ausstattung, dem freundlichen Servicepersonal und dem einladenden Bahnhofsrestaurant überzeugen. Einen Sonderpreis für das ansprechende Gesamtbild all ihrer Stationen und Bahnhöfe be-



Im Hundertwasserbahnhof Uelzen gehen Kunst und Kundenfreundlichkeit Hand in Hand, befand die Jury.

NIEDERLANDE

Lebendige deutsche Dampfer

● Dampf satt hatte die jährliche Veranstaltung „Zurück nach Damals" bei der niederländischen Veluwsche Stoomtrein-Maatschappij (VSM) mehreren tausend Besuchern am 5. und 6. September 2009 zu bieten. Nicht weniger als elf Dampflokomotiven wurden vor zahlreichen Personen- und Güterzügen eingesetzt. Aus eigenem Stall stammten die Loks Tkp 23, 23 071, 23 076, 44 1539, 50 3564, 52 3879, 52 8053 und 64 415, während als Gastloks die schwedische B 1289 der Museumsbahn ZLSM und die beiden Dreischläger 01 1066 der Ulmer Eisenbahnfreunde (UEF) und 01 1075 der Stoom Stichting Nederland (SSN) mitdampfen durften.



Foto: Korthof

Nachbarschaftlicher Paarlauf: Die SSN-01 1075 hat als Vorspann die nicht mit niederländischem Zugsicherungssystem ausgestattete UEF-01 1066 samt Sonderzug nach Beekbergen gebracht.

HAGEN-VORHALLE

Anlage auf dem Prüfstand

● Im Rangierbahnhof Hagen-Vorhalle im Südosten des Ruhrgebietes werden Güterzüge für den Nahbereich, aber auch solche zu den Fernzielen Osnabrück, Berlin (Seddin), Hannover (Seelze), Köln (Gremberg und Köln-Kalk Nord), Nürnberg, Hamburg (Maschen), Leipzig (Engelsdorf) und Kijfhoek (Niederlande) gebildet. Da in Folge der Wirtschaftskrise der Schienengüterverkehr der DBAG um etwa 25 Prozent eingebrochen ist, prüft die DB AG, ob der Standort Rbf Hagen-Vorhalle in der bisherigen Größenordnung erhalten bleiben sollte. Reduzierungen könnten insbesondere die Züge nach Berlin, Kijfhoek (Niederlande), Leipzig, Hamburg, Osnabrück und Oberhausen betreffen, deren Verlagerung nach Wanne-Eickel diskutiert wird. Derzeit werden in Vorhalle von 300 Beschäftigten noch bis zu 2 500 Güterwagen pro Tag abgefertigt. In den vergangenen fünf Jahren hatte die DBAG in die Güterverkehrsdrehscheibe Hagen noch zweistellige Millionenbeträge investiert und beispielsweise 23 der 40 Richtungsgleise erneuert und 2007 die vollautomatische Ablaufanlage in Betrieb genommen. Durch die Modernisierung wurden die Zugbildungszeiten und der Personalbestand im Rbf Hagen-Vorhalle bereits deutlich gesenkt. Arbeitnehmervertreter sehen beim Verlust von Zugbildungsaufgaben auch viele der 200 Arbeitsplätze in der Lokservicestelle Vorhalle und im Güterwagenausbesserungswerk Hagen-Eckesey gefährdet.

kommt die Usedomer Bäderbahn (UBB) für ihre elf Bahnhöfe und 17 Haltepunkte. In Usedom überzeugten die einheitliche Ästhetik und der hohe Standard, den alle Zugangsstationen inzwischen erreichten. Der Preis „Bahnhof des Jahres“ wird zum sechsten Mal vergeben. Mit diesem Titel wird der Bahnhof ausgezeichnet, der aus Kundensicht vorbildlich ist oder sich durch ein innovatives Konzept auszeichnet. Preisträger der vergangenen Jahre waren die Bahnhöfe Karlsruhe Hbf und Schwerin Hbf (2008), Berlin Hbf und Landsberg/Lech (2007), Hamburg Dammtor und Oberstdorf (2006), Mannheim Hbf und Weimar (2005) sowie Hannover Hbf und Lübben (2004). Die fünfköpfige Jury setzt sich zusammen aus Vertretern von Pro Bahn, dem Deutschen Bahnkunden-Verband (DBV), dem Autoclub Europa (ACE) und der Allianz pro Schiene.



Fotos (2): Allianz pro Schiene

In Erfurt überzeugte die gelungene Symbiose von erhaltener historischer Fassade und moderner Hallengestaltung.

DBAG

Ausbildungswerkstatt eröffnet

● Am 1. September 2009 eröffnete Bahnchef Dr. Rüdiger Grube gemeinsam mit Hamburgs Erstem Bürgermeister Ole von Beust im S-Bahn-Werk Hamburg-Ohlsdorf eine neue Ausbildungswerkstatt und begrüßte 400 neue Bahnazubis. Die neue 2000 Quadratmeter große Werkstatt wurde von Azubis des zweiten und dritten Ausbildungsjahres in Eigenregie umgebaut und neu gestaltet. Bei seiner Begrüßungsrede sagte Dr. Grube: „Wir investieren in die Zukunft, in die Ausbildung, Qualifizierung und Beschäftigung von jungen Menschen. Deshalb sind auch unsere Ausbildungszahlen seit 2006 um 30 Prozent gestiegen.“ Rund 90 Prozent der Bahn-Azubis werden nach erfolgreicher Ausbildung übernommen.



Foto: Brüggemann

Mit einem Knopfdruck eröffneten Dr. Rüdiger Grube (rechts) und Ole von Beust (zweiter von rechts) die neue Ausbildungswerkstatt, das Band im Hintergrund mussten sie nicht klassisch zerschneiden, die Azubis hatten eine Technik entwickelt, die das Band automatisch auf Knopfdruck wegzieht und den Weg in die Werkstatt öffnet. Mit dabei waren auch Ute Plambeck, die DB Konzernbevollmächtigte für Hamburg und Schleswig-Holstein (links), und Kay Uwe Arnecke, Sprecher der Geschäftsführung der S-Bahn Hamburg (zweiter von links).

Zwischen Berg und tiefem Tal...



Dr. Karlheinz Haucke

Einen gefiederten Auerhahn bekommt man wohl so schnell nicht zu Gesicht. Doch wer den Thüringer Wald erwandert, findet nicht nur manch einladenden Rastplatz, sondern stößt auch auf jene eisernen Pfade, die einst als Triumph der Technik über die Natur galten.

125 Jahre ist es jetzt her, dass mit der Eröffnung des Abschnitts von Plaue bis Suhl der durchgehende Betrieb auf der Strecke Neudietendorf – Ritschenhausen begann. Im wahrsten Sinne des Wortes geht´s seitdem auf Schienen durch den Thüringer Wald, nicht übern Kamm und doch hoch hinaus: Von knapp unter 250 Metern über Normalnull auf 640 Meter in Oberhof, wo der südliche Ausgang des Brandleitetunnels die Züge in den Bahnhof entlässt.

Für Personal und Maschinen eine echte Herausforderung, zumal in der Dampflokzeit mit ihrem Nachschiebebetrieb, und für Eisenbahnbegeisterte ein eindrucksvolles Erlebnis: Auch die Plandampfveranstaltungen gleich nach der Wende muss man einfach erlebt haben oder zumindest in bewegten Bildern genießen! Und so ist die beiliegende DVD, unser Dank für Ihre Treue, liebe Leserinnen und Leser, weit mehr als nur Ergänzung unseres Titelbeitrags.

Übrigens ist die Deutsche Bahn geradezu rührend denkmalpflegerisch um diese Thüringer Strecke bemüht. Sieht man einmal von Ausrutschern wie der Sanierung und Modernisierung des Brandleitetunnels ab, tut die DB AG wie schon einst die Sowjetische Militäradministration ihr Möglichstes, den Ursprungszustand wiederherzustellen: Eine eingleisige (Haupt-)Bahn ganz ohne Fahrdraht!

Bahnwelt Aktuell

BADEN-WÜRTTEMBERG

Lärmschutz auf der Alb

● Seit 1999 wird die „Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes" von der Bundesregierung gefördert. Jährlich schüttet der Bund für solche Maßnahmen 100 Millionen Euro aus. Auf der Schwäbischen Alb in Amstetten, Beimerstetten, Lonsee und Westerstetten entstehen insgesamt sechs Lärmschutzwände auf einer Länge von 3258 Metern, um die Anwohner der Bahnstrecke Stuttgart – Ulm vom Lärm der vorbeiziehenden Züge zu entlasten. Die durch ein Firmenkonsortium um Leonhard Weiss zu erstellenden rund zwei Meter hohen Leichtmetallwände werden auf gerammten Stahlrohrfundamenten errichtet, wozu hauptsächlich die verkehrsärmeren Nachtstunden genutzt werden. Zudem kommen bei sehr dicht an der Strecke stehenden Gebäuden passive Maßnahmen wie Schallschutzfenster und Lüfter hinzu, die zu 75 Prozent durch den Bund finanziert werden. 5,3 Millionen Euro werden dafür verbaut. Außerdem werden die Bahnsteige auf den Verkehrsstationen erneuert. In Lonsee und Urspring nutzte die Gemeinde ihrerseits die Bauarbeiten, um die nicht mehr genutzten Bahnhofsgebäude abreißen zu lassen. Ärger gibt es gegenwärtig wegen der Gestaltung der Schallschutzwände entlang der Bahnsteige, die transparent ausgeführt werden sollten, damit sich die Reisenden beim Warten auf den Zug sicher fühlen. Für die durchsichtigen Wände verweigerte das Eisenbahnbundesamt bisher die Zulassung.



Foto: Metzeler

Am 13. August 2009 setzt ein Zweiwege-Bagger der Leonhard Weiss GmbH in Amstetten Stahlrohre, die Lärmschutzwände aufnehmen.



Foto: Oehler

Am 29. und 30. August 2009 war es endlich soweit: Die Neubau-IK Nr. 54 bespannte die ersten regulären Personenzüge im Preßnitztal. Am Samstag, dem Tag vor den sächsischen Landtagswahlen, nutzte der sächsische Ministerpräsident Stanislaw Tillich das schöne Wetter und stattete der IK einen Antrittsbesuch ab. Am folgenden Sonntag fährt die IK im Bahnhof Schlössel ein.

WERK DESSAU

80 Jahre Können und Tradition

● Am 12. September 2009 fand in Dessau ein „Tag des offenen Unternehmens" statt: Die DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH lud von 9.30 bis 16 Uhr in das frühere Reichsbahnausbesserungs- und heutige DB AG-Werk nach Dessau ein. Die neben dem Werk tätigen Sponsoren ermöglichten unter anderem Werksbesichtigungen, bei denen das Abheben eines Lokomotivkastens verfolgt werden konnte. Selbstverständlich gab es eine Ausstellung von historischen und aktuellen Triebfahrzeugen, die im Verlauf von 80 Jahren das Instandhaltungswerk in Dessau durchliefen. Es bestand die Möglichkeit zu Führerstandsmitfahrten. Neben einer Modellbahnschau gab es eine Ausstellung von Bahnuniformen.



Foto: Schulz

Lokomotivkästen in der Höhe bekommt man nicht jeden Tag zu sehen. Am 12. September klappte es – im DB AG-Werk Dessau.

Zwischenhalt

■ **Die Dänische Staatsbahn** will bis 2018 eine Neubaustrecke Kopenhagen – Ringstedt über Køge errichten. Trotz erheblicher Mehrkosten im Vergleich zur Erweiterung der bestehenden Strecke könne nur so ein Stundentakt-Konzept realisiert werden.

■ **Großbritannien** präsentiert namens seiner Infrastrukturgesellschaft Network Rail eine Machbarkeitsstudie für „High Speed 2" genannte Hochgeschwindigkeitsstrecken in den Norden und Nordwesten des Landes (Midlands, Schottland). Bei zwei untersuchten Varianten im Raum London erhielt die mit einer separaten Anbindung des Flughafens Heathrow den Vorzug.

■ **Die ÖBB** (Österreichische Bundesbahnen) wollen die Beschaffung von weiteren 16 Railjet-Garnituren bis 2011 strecken. Dazu muss jedoch eine Übereinkunft mit Hersteller Siemens gefunden werden.

■ **Die Schweiz und Deutschland** haben sich auf eine Vereinfachung der Fahrzeug- und Triebfahrzeugführerzulassung verständigt. Der Präsident des Bundesamtes für Verkehr in der Schweiz, Max Friedl, und der Präsident des Eisenbahn-Bundesamtes, Gerald Hörster, haben am 10. September entsprechende Dokumente unterschrieben, die für alle schweizerischen und deutschen Eisenbahnunternehmen gelten.

■ **Siemens Mobilty** hat mit dem Unternehmen EMEF aus Portugal ein Joint-Venture zur Wartung von Siemens-Lokomotiven im Land gegründet. Das Gemeinschaftsunternehmen soll insgesamt 54 Eurosprinter-Lokomotiven zehn Jahre lang instandhalten und warten.

TOP und FLOP

TOP: Neues Werk in Opladen

Nicht weit vom einstigen Ausbesserungswerk der DB in Opladen entsteht ein neuer Instandhaltungsbetrieb. Der Baumaschinenspezialist Deutsche Plasser, Ableger des Weltmarktführers Plasser & Theurer aus Österreich, investiert einen zweistelligen Millionenbetrag in eine neue Halle und dreieinhalb Kilometer Gleis auf einem 5,8 Hektar großen Gelände im Leverkusener Stadtteil. Bis zu 30 feste Arbeitsplätze sollen entstehen, Plasser will auch frühere DB-Werker gewinnen.

FLOP: DB AG erhöht wieder Preise

Man kennt es zwar schon fast im jährlichen Rhythmus, dennoch ist es kein Anlass zur Freude: Mitte Dezember sollen wieder einmal erhöhte Fahrpreise bei der Deutschen Bahn AG eingeführt werden. Der DB AG-Vorstandsvorsitzende Dr. Rüdiger Grube kündigte Ende September eine neue Preisrunde mit „Augenmaß" an. In den letzten fünf Jahren wäre es insgesamt die sechste Fahrpreiserhöhung!

GÖTTINGEN

ICE evakuiert

● Auf der Fahrt von Hamburg nach München am 27. August 2009 hat es im ICE 789 in Höhe Nörten-Hardenberg Rauchentwicklung gegeben, doch fuhr der Zug aus eigener Kraft bis Göttingen. Laut Polizeiangaben habe für die etwa 250 Fahrgäste an Bord keine Gefahr bestanden. In Göttingen wurde der Zug evakuiert und von der Feuerwehr untersucht sowie entlüftet. Nach ersten Erkenntnissen soll ein Defekt in einem Schaltkasten den Qualm verursacht haben.

ÜBERFÜHRUNG

Dampfspeicher für die Schweiz

● Die DB-Museumslok E 40 128 hatte am 20. August 2009 eine illustre Ladung in Richtung Schweiz zu transportieren. Die Dampfspeicherlok Martinswerke GmbH Bergheim/Erft Lok 5 (Jung, F.-Nr.: 13254/1959) und Akzo-Nobel Heinsberg-Oberbruch Lok 2 (Meiningen, F.-Nr.: 03147/1987) wurden nach dem Verkauf zur Aufarbeitung zur DLM nach Schaffhausen (Schweiz) überführt. Verladen waren die feuerlosen Dampfloks auf Privatwagen von Nuclear Cargo Service (ehemals DB-Schwerlastgruppe) der Gattung Smrrs. Außerplanmäßig endete der Transport bereits in Mannheim Rbf, wegen wagentechnischer Mängel an einem Smrrs. Die Dampfspeicherloks waren wohl etwas schwerer als erwartet und einer der Wagen erlitt einen Knick. Der Weitertransport von Mannheim nach Schaffhausen erfolgte auf einem Lkw-Tieflader.



Foto: Scherlinger

In Schaffhausen kamen die Dampfspeicherloks auf der Straße an. Dort wurden sie von der DLM-52 8055 empfangen.



Foto: Gerlach

Kurz vor dem Bahnhof Groß Gerau konnte der CFN 49595 Quadrath Ichendorf – Singen mit E 40 128 abgelichtet werden.

■ **In Polen** soll es schon ab 2012 Hochgeschwindigkeitszüge mit bis zu 250 km/h Spitzengeschwindigkeit geben. Die ersten Trassen werden Verbindungen zwischen den Großstädten Danzig, Warschau, Krakau und Kattowitz sein. Noch ist offen, ob Fahrzeuge auf Basis des deutschen ICE oder des französischen TGV beschafft werden; aktuell geht der Trend zum TGV. Die Fahrzeiten zwischen manchen Städten sollen sich teilweise erheblich reduzieren, zwischen Danzig und Kattowitz beispielsweise um über fünf Stunden.

DB AG

Einig mit HH und Schleswig-Holstein

● Beim Infrastrukturtag in Hamburg am 4. September 2009 haben sich Schleswig-Holsteins Verkehrsminister Dr. Jörn Biel, Hamburgs Verkehrssenatorin Anja Hajduk und DB AG-Infrastrukturvorstand Stefan Garber über die weitere Entwicklung der Eisenbahninfrastruktur in den Ländern Hamburg und Schleswig-Holstein verständigt. Ziel sei es, die Linie S 4 von Hamburg nach Ahrensburg und Bad Oldesloe zu verlängern. Derzeit wird die Schieneninfrastruktur in Schleswig-Holstein erneuert, hinzu kommen Investitionen aus dem Konjunkturprogramm, bei dem mehr als 80 Bahnhöfe in Hamburg und Schleswig-Holstein modernisiert werden. Die Strecke von Kiel nach Lübeck wird erneuert, auch der Bahnhof in Flensburg erhält eine Grundsanierung. Im nächsten Schritt muss jetzt geklärt werden, wie sich die S 4 in den laufenden Betrieb einpassen könnte. Man möchte eine S-Bahn aus dem Gleichstrom-Netz in das Fernbahn-Wechselstrom-Netz ausfädeln (Vorbild: Zweistrom-S-Bahn von Hamburg nach Stade).

110. GEBURTSTAG BÖHMEN – SACHSEN

Erzgebirgischer Semmering



Foto: Flath

Soeben hat 354.195 den Bahnhof Potucky (ehem. Breitenbach) verlassen und befährt jetzt die Steigung nach Horni Blatna (ehem. Bergstadt Platten).

● Am 26. September 2009 feierte die tschechische Staatsbahn ČD gemeinsam mit Vereinen den 110. Geburtstag der Strecke Karlovy Vary – Johanngeorgenstadt. Die im Depot Louny stationierte 354.195 fungierte als Zuglok, am Zugschluss leistete 716.505, eine Variante der V 60-Ost, tatkräftige Schubunterstützung. Der Jubiläumszug war gut besetzt, entlang der Strecke gab es auf den Bahnhöfen nahezu überall Volksfeststimmung.

FRANKFURT/MAIN

Züge zu IG-Metall-Aktionstag

● Zu einem Aktionstag in der Frankfurter Commerzbank-Arena am 5. September 2009 reisten tausende Mitglieder der IG Metall nach Frankfurt (M). Zahlreiche Sonderzüge sowohl der DBAG als auch privater Eisenbahn-Verkehrsunternehmen (EVU) brachten die Teilnehmer aus allen Bundesländern in die Mainmetropole. S-Bahn-Verstärker und Doppelstock-Pendelzüge (teilweise mit mittig eingestelltem Ex-Interregio-Bistrowagen) bewältigten den Verkehr innerhalb Frankfurts und von den Endbahnhöfen und dem an der Commerzbank-Arena gelegenen Bf Frankfurt Stadion.



Foto: Gerlach

185 603 der HGK beförderte DPE 2228 Göttingen – Bad Vilbel. Zur Abstellung wurde die illustre Leergarnitur nach Frankfurt-Höchst überführt und kam dabei durch den Frankfurter Stadtteil Bockenheim.

S-BAHN BERLIN GMBH

Kein Ende der Probleme in Sicht



Foto: Brüggemann

Noch immer Behelfsverkehr – und kein Ende abzusehen: Noch mindestens bis Jahresende wird es zu Ausfällen kommen.

● Die S-Bahn Berlin GmbH bekommt die technischen Probleme mit ihren Fahrzeugen der Baureihe 481/482 nicht in den Griff. Als sich die Lage in Bezug auf die schadhaften Radsätze Ende August zu entspannen schien, tauchten Anfang September neue Probleme auf: Teile der Bremsanlagen der erst zwischen 1996 und 2004 ausgelieferten 500 Viertelzüge der Baureihe 481/482 sind offenbar seit Jahren nicht mehr systematisch beziehungsweise nur unvollständig gewartet worden. Erneut schritt das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) ein und zwang die S-Bahn Berlin GmbH zu verkürzten Untersuchungsintervallen für einen Teil der Bremsanlagen. Der ab Anfang September geplante entspannte Zwischenfahrplan war damit hinfällig. Selbst die Homepage der Berliner S-Bahn ließ in der ersten Septemberwoche lediglich wissen, dass man derzeit keinen verbindlichen Fahrplan anzubieten in der Lage sei. Mitte September wurden die ohnehin verkürzten Wartungsintervalle für die Bremsen nochmals reduziert. Erst ab 28. September standen wieder 190 Viertelzüge zur Verfügung, um mit wenigstens drei Linien durchgehenden Verkehr auf der Stadtbahn anzubieten.



Foto: Pfeiffer

Der DB-Museums-Schnellzug der BSW-Gruppe (Bahn-Sozialwerk der DBAG) aus Lübeck, bestehend aus der Lollo genannten Vorserien-216 V 160 003, einem Schnellzugwagen ABm 223, dem Hansetreff-Wagen BDylst 456 und einem Mitteleinstiegswagen ABylb 411, machte am 4. September 2009 eine Stippvisite in Berlin.

Bahnwelt Aktuell



Fragezeichen

Sind Sie ein Eisenbahn-Kenner? Wer das Fragezeichen dieses Monats beantwortet, kann eine von 20 DVDs gewinnen.



Foto: Frickel

■ Nur Experten können auf Anhieb die Vertreterinnen der V160-Baureihen aus größerer Entfernung auseinander halten. Besonders schwierig gestaltet sich die Unterscheidung bei den Stirnansichten. Die Details, nach denen wir suchen, sind allerdings erst bei näherem Hinsehen zu erkennen. Nun wollen wir von Ihnen wissen, welche Unterschiede 215135 und 218269 in die Gesichter geschrieben stehen? Außerdem ist die Betriebsnummer gefragt, die 215135 bis zu ihrer Ausmusterung am 1. August 2003 für genau zwei Monate trug?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. November 2009 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, Stichwort Fragezeichen, Biberacher Straße 94, 88339 Bad Waldsee oder per E-Mail an fragezeichen@modelleisenbahner.de. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 DVDs aus der Riogrande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Septemberheft lautete: Seebad Heringsdorf. Gewonnen haben: Kunze, Tobias, 72762 Reutlingen; Möbius, Anke, 06120 Halle/Saale; Schirmer, Karsten, 06536 Berga; Schlie, Matthias, 23611 Bad Schwartau; Lindner, Wolfgang, 09337 Hohenstein-Ernstthal; Müller, André, 08451 Crimmitschau; Zint, Peter, 13407 Berlin; Constantin, Ulrich, 03042 Cottbus; Meiling, Eckerhard, 06869 Coswig; Wagner, Hildegard, 27283 Verden; Pape, Horst, 22399 Hamburg; Frey, Günther, 81377 München; Segebarth, Frank, 19057 Schwerin; Tuchscherer, Frank, 86633 Neuburg a.d. Donau; Bertram, Reiner, 19057 Schwerin; Fiedler, Babette, 16767 Legebruch; Schnelle, Ulrich, 45833 Gelsenkirchen; Schönemann, Stefan, 51647 Gummersbach; Basse, Helmut, 31319 Sehnde; Rosenkranz, Andreas, 01796 Pirna

ÖCHSLE-BAHN

V51 903 wieder im Ländle

● Die in Spanien vom Baukonzern Comsa erworbene V51903 ist wieder in Oberschwaben. Beim Bahnhofs- und Lokschuppenfest präsentierte die Öchsle-Bahn AG am 12. und 13. September 2009 die Lok noch aufgebockt, da die Achsen noch auf Meterspur eingestellt waren, der Öffentlichkeit. Nach einer Hauptuntersuchung soll die für die Öchslebahn typische Lok im Bau- und Personenzugdienst zum Einsatz kommen.



Foto: Wehrle

Am 13. September konnten Besucher die aus Spanien zurückgeholte V51903 beim Bahnhofsfest in Ochsenhausen bewundern.

REGIONALVERKEHR

Ausschreibung für Hanse-Netz

● Nach Meinungsverschiedenheiten zwischen der LNVG (Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen) und der Freien und Hansestadt Hamburg um die Ausschreibung des Hanse-Netzes südlich von Hamburg hat man sich auf einen Kompromiss geeinigt. Hamburg befürchtete zuvor, dass bei zu vielen Nahverkehrszügen zwischen Hamburg-Harburg und Hauptbahnhof kein Platz mehr für Güterzüge wäre. Ende August haben die Länder Niedersachsen, Hamburg und Bremen das auf ihrem Gebiet bislang größte Ausschreibungsverfahren im Nahverkehr auf der Schiene eingeleitet. Man sucht ein Eisenbahnverkehrsunternehmen, das ab Dezember 2010 für acht Jahre das neu konzipierte Hanse-Netz zwischen Bremen, Hamburg und Uelzen betreibt. Ein verbesserter Fahrplan wurde bereits ausgearbeitet. Im Winter soll der Gewinner der Ausschreibung feststehen. Bislang wird das Netz vom Metronom betrieben, die Regionalbahnen zwischen Bremen und Rotenburg von der DB AG. Für das neue Netz bestellte die LNVG bereits zusätzliche Doppelstockwagen und Loks bei Bombardier für den Mehrbedarf zwischen Tostedt und Bremen. Die Fahrzeuge werden an den Gewinner der Ausschreibung vermietet. „Wir haben hier in den letzten Jahren einen regelrechten Ansturm von Fahrgästen erlebt. (...) Daher haben wir neue Fahrzeuge gekauft und werden den Fahrplan noch einmal deutlich ausweiten", so Klaus Hoffmeister, LNVG-Geschäftsführer. Im Konflikt zwischen Hamburg und Niedersachsen kam die GAL-Senatorin für Stadtentwicklung und Umwelt, Anja Hajduk, dem Wunsch Niedersachsens, bis nach Hamburg Hbf durchzufahren und auf das Umsteigen in die S-Bahn zu verzichten, entgegen. Die Grüne-Senatorin fürchtet noch immer einen Konflikt mit Güterzügen und gab nur eine Zustimmung vorbehaltlich einer Überprüfung im Jahr 2014. Die Hansestädte Hamburg und Bremen sollen zukünftig im 30-Minuten-Takt verbunden werden. Einen neuen Nahverkehrszug möchte man „Metropol-Linie" nennen. Er führt die bisherigen Nahverkehrslinien zwischen Hamburg und Tostedt sowie Rotenburg und Bremen zu einer Linie zusammen.

100 JAHRE BERGENSBANEN

Jubiläumszug

● Die norwegische Bergensbanen Oslo – Bergen feierte diesen Sommer ihr 100-jähriges Bestehen. Dazu war an mehreren Tagen ein Zug aus alten holzverkleideten Reisezugwagen einschließlich Speisewagen unterwegs, der von den Dampfloks 30-271 und 18-255 bespannt wurde. Während der Nacht stand der Zug in Hønefoss, Al und Voss. An allen Unterwegsstationen gab es Bahnhofsfeste mit Showeinlagen. Zahlreiche Schaulustige kamen an die Strecke.



Foto: Burud

Der von 30-271 und 18-255 bespannte Zug durcheilte die typische zerklüftete Landschaft Norwegens.

Der Schwellenleger

Gewogen, zu schwer befunden – aufgelöst!

● Lange zeigten sie Geduld mit ihrem gemeinsamen Kind, die italienische Trenitalia und die Schweizer SBB, doch jetzt ist Schluss: Das Unternehmen Cisalpino wird aufgelöst. Ein Menetekel waren die unterschiedlichen Unternehmensphilosophien bezüglich Qualität und Gewinnmaximierung zwischen den beiden Partnerunternehmen. Zugunsten hübscher Einnahmen schien man es in Italien mit der Wartung der bisher eingesetzten ETR470-Züge nicht so genau zu nehmen. Zahlreiche Zugausfälle und ein Brand in einem Tunnel ramponierten das Cisalpino-Image restlos. Und nun haben die seit Jahren verspäteten, ersehnten Nachfolge-Züge, ETR610, ihr „Zielgewicht nicht errreicht". Sie sind zu schwer für einen Neigebetrieb am Gotthard. Peinlich. Aber es sei die Frage erlaubt, wie es dazu kommen konnte? Da wird jahrelang mit sicherlich enormen Kosten ein Fahrzeug entwickelt und gebaut und als es fertig ist, stellt man fest, dass es leider zu schwer ist, kaum vorstellbar. Den Schwarzen Peter werden sich Industrie wie auch Besteller gegenseitig zuschieben. Aber der Cisalpino Due reiht sich prima ein in die Hightech-Problemkinder ICE-T, ICE-TD, ICE 3, ...

Bahnwelt Aktuell

Zeitreise

Bahnhof Ochsenhausen

Vor 110 Jahren ging die im Volksmund Öchsle genannte 750-mm-Schmalspurstrecke zwischen Warthausen (später bis Biberach/Riß verlängert) und Ochsenhausen in Betrieb. Nach Einstellung des Personenverkehrs 1964 blieb bis 1983 der wegen des Liebherr-Kühlschrank-Werkes in Ochsenhausen recht rege Güterverkehr mit Rollbockbetrieb bestehen. Bereits 1982 gab es Pläne, die Strecke nach Betriebseinstellung durch die DB als Museumsbahn zu betreiben. Seit die im Jahre 2001 festgestellten Oberbaumängel beseitigt sind, fährt das Öchsle regelmäßig und mit großem Erfolg. Dass Museumsloks nur mit kurzen Zügen unterwegs sind, ist übrigens ein Irrglaube. Bei ungünstiger Witterung kann es schon vorkommen, dass der Zug in der Steigung zurücksetzen und Anlauf nehmen muss – Eisenbahn pur eben.



Foto: Slg. Schumacher

1904

Kurz nach Betriebsaufnahme wird ein dreiachsiger Güterwagen an der Laderampe entladen.



Foto: Alkofer

2009

Die historische Aufnahme kann wegen der Bebauung nicht mehr exakt nachgestellt werden.



Foto: Bachtler

Bauarbeiten auf dem gesperrten Streckenast über Ettlingen bescherten der Strecke von Karlsruhe nach Rastatt über Durmersheim regen Verkehr. Interessant ist vor allem, dass an der zweigleisigen Hauptbahn noch Flügelsignale stehen. 146 237 zieht IRE 5191 von Karlsruhe nach Kreuzlingen.



Foto: Schulz

Die Kanzlerin fuhr Zug: Am 15. September 2009 startete Angela Merkel zu ihrer abschließenden Wahlkampfreise von Bonn nach Berlin, wo sie am Abend eine Ausstellung eröffnete. Am Folgetag war der Leerzug mit 103 184 und 103 235 auf der Berliner Stadtbahn unterwegs.



Foto: Mann

Der „Winton-Train" war Anfang September von Prag nach London unterwegs und passiert gerade Hösbach. Der Brite Sir Nicholas Winton rettete in Zügen kurz vor dem Ausbruch des Zweiten Weltkriegs über 600 Kinder vor Deportation und Vernichtung durch die Nazis. Der Sonderzug erinnerte an die großartige Tat des inzwischen 100 Jahre alten Menschenfreundes.

NIEDERSACHSEN

Feier in Bleckede



Foto: Brüggemann

Der AVL-Sonderzug aus Lüneburg ist am 29. August in Bleckede angekommen.

Am Wochenende 29. und 30. August feiert die Stadt Bleckede an der Elbe in Nordost-Niedersachsen ihr 800-jähriges Bestehen. Im Eisenbahn-Ausbesserungswerk (EAW) Bleckede der OHE (Osthannoversche Eisenbahnen) fand dazu ein Tag der offenen Tür statt. Man konnte das EAW besichtigen und es fand dort eine kleine Fahrzeugaustellung statt. Die Museums- und Touristikbahn-Arbeitsgemeinschaft Verkehrsfreunde Lüneburg e.V. (AVL) fuhr Sonderzüge auf der OHE-Strecke von und nach Lüneburg und unternahm Pendelfahrten zwischen Bleckede und Neetze. Zwischen Bleckede und Neetze kam der ehemalige OHE-GDT-Triebwagen von MaK zum Einsatz. Im EAW befanden sich gleich drei OHE-Loks in Reparatur: Die Lok 120077 stand in der Halle, die 160074 soll einen neuen Motor bekommen und die 150007, an der man Unfallschäden reparierte, wurde auf der Drehscheibe präsentiert. Eine Ausstellung zeigte die Geschichte des EAW in Bleckede.



Im April 1991 waren noch Schnellzüge mit DR-typischer Länge und Farbgebung in Oberhof unterwegs.

BERG-WERK

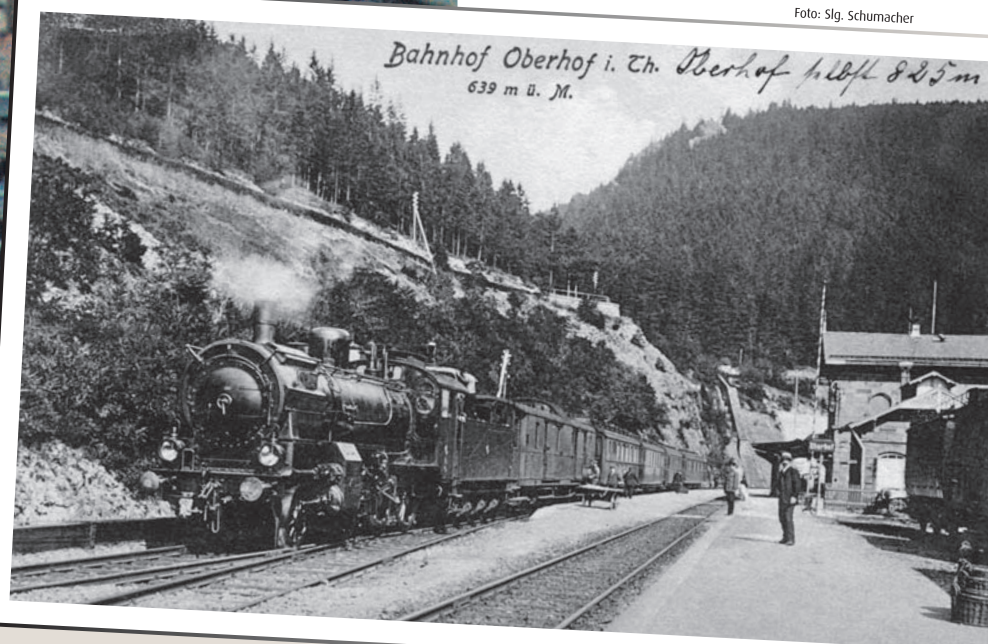
Schwerer Bau, starke Fahrzeuge, wechselvolle Geschichte

Foto: Emersleben

Es müssen nicht immer gleich die Alpen sein. Auch die Überwindung der deutschen Mittelgebirge stellte die Eisenbahningenieure des 19. Jahrhunderts lange Zeit vor große, gar unlösbar erscheinende Probleme. Welcher Landstrich wüsste das besser zu erzählen als das heutige Südthüringen, im 19. Jahrhundert zerstückelt zwischen Klein- und Kleinststaaten sowie preußischen Enklaven?

Seit 1847 ist die Thüringer Eisenbahn von Halle zunächst nach Eisenach in Betrieb, die lediglich die nordwestlichen Ausläufer des Thüringer Waldes tangiert. Seit dem 25. September 1849 besteht die Fortsetzung nach Gerstungen – Bebra. Ab November 1858 verbindet die Werrabahn (siehe MEB-Ausgabe 1/2009) die südwestlich des Thüringer Waldes gelegenen Städte und Landschaften. →

Foto: Slg. Schumacher

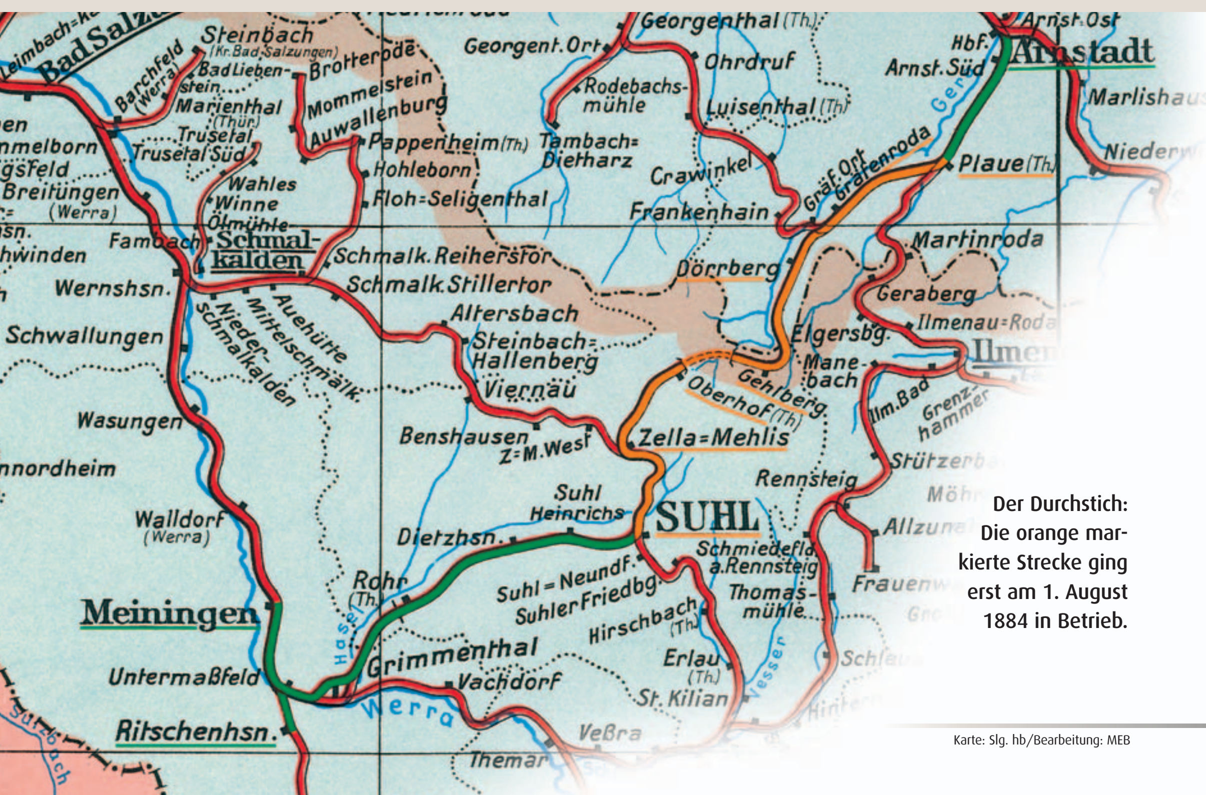


Im Jahre 1910 hat es die P6 mit ihrem Zug endlich durch den Berg geschafft.

Seit 125 Jahren ist der Kamm des Thüringer Waldes durch die Eisenbahn bezwungen – mit der Eröffnung der Strecke von Plaue nach Suhl.

Im Juli 1963 fuhr 44 1591 mit dieser herrlichen Güterzuggarnitur in der Nähe von Plaue in Richtung Arnstadt.

GROSSE ZÜGE, BERÜHMTE LOKS: AUF DIREKTEM WEGE VON BERLIN NACH STUTTGART



Der Durchstich: Die orange markierte Strecke ging erst am 1. August 1884 in Betrieb.

Karte: Slg. hb/Bearbeitung: MEB

Doch noch immer fehlte für die in unmittelbarer Nähe des Kammes gelegenen Ortschaften das moderne Verkehrsmittel jener Zeit. Erst im Dezember 1882 wurde der Streckenabschnitt Grimmenthal (Knotenpunkt an der Werrabahn) – Suhl fertiggestellt. Maßgeblichen Anteil am Zustandekommen hatten die Stadtväter und die örtliche Wirtschaft von Suhl, die ihre Interessen weder vom preußischen Staat (Suhl gehörte zum Kreis Schleusingen) noch von den Nachbarstaaten hinreichend vertreten sah. Erst 1879 kam ein Staatsvertrag zustande, der endlich den Bau der Eisenbahnstrecke durch den Thüringer Wald er-



Foto: Archiv Rbd Erfurt/Slg. R. Garn

möglichte. Das nördlich gelegene Arnstadt hatte seit 1867 Bahnanschluss; auch Meiningen konnte sich ab 1867 neben der Werrabahn über die Strecke nach Schweinfurt freuen.

Die Arbeiten im engen Tal der Gera auf nördlicher Seite und im stark bergigen Gelände im Süden des Kammes machten umfangreiche Erdarbeiten, Stützmauern und Tunnel erforderlich. Dabei war der den Scheitel querende, 3039 Meter lange Brandleitetunnel die größte Herausforderung. Arbeiter aus Polen, Österreich und Italien, die bereits Erfahrungen mit dem Bau von Tunneln hatten, zogen über die unwegsamen Wege des Thüringer Waldes zu den Baustellen. Im Februar 1883 konnte der Tunnel durchschlagen werden, und im August 1884 gingen der Tunnel und die Gesamtstrecke Arnstadt – Grimmenthal in Betrieb. Außer seiner Länge machte der Brandleitetunnel immer wieder Schwierigkeiten wegen starker Wasserentwicklung.

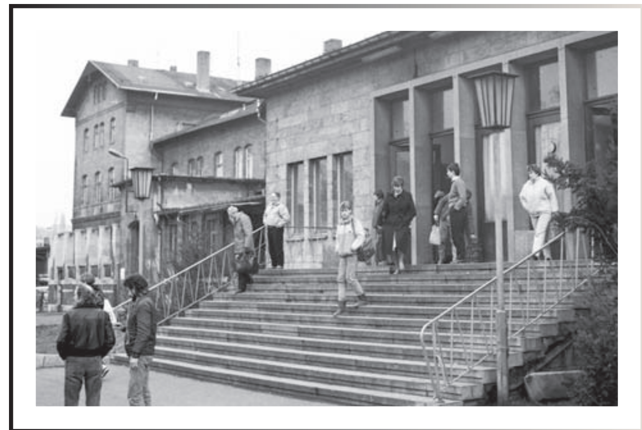


Foto: Emersleben

Am Knoten- und Endbahnhof Meiningen waren 1990 noch zahlreiche Reisende unterwegs. Heute steht das Gebäude halbleer.

Die neue Strecke war von Anfang an ein Erfolg. Obwohl die Eisenbahn im Deutschen Reich von 1871 Ländersache war, war namentlich Preußen bestrebt, Verbindungen in alle Teile des Reiches zu haben. Die Strecke Arnstadt – Grimmenthal lag auf der kürzesten Verbindung Berlin – Stuttgart. Bereits seit 1886 gibt es Wagendurchläufe, denen zu Begin der 1890er-Jahre ein erstes reguläres Schnellzugpaar folgte. Bis in die 1920er-Jahre nahmen diese Züge den Weg über Meiningen, da ohnehin ein Lokwechsel erforderlich war. Erst ab 1925 fuhren erste Schnellzüge direkt von Grimmenthal über Ritschenhausen weiter gen Süden.

Zur Legende wurde die Strecke zum einen durch die ➔

Foto: Stefan Gross

Bis heute sind Sonderfahrten wie hier in Grimmenthal ebenfalls zu Gast.



Im August 1967 ist die Länderbahn-Dampflok der BR 93 unterwegs von Meiningen in Richtung Grimmenthal.

Nach Wende und Wiedervereinigung: Nur kurze Zeit wieder Fernzüge

Fahrt des russischen Revolutionärs und späteren Gründers der Sowjetunion, Wladimir Iljitsch Lenin, von Zürich über Finnland zurück in seine russiche Heimat. Zum anderen waren es die von Erfurt und Schweinfurt aus eingesetzten, damals nagelneuen Lokomotiven der Gattung P 10, spätere Baureihe 39. Obwohl vom Personal als Kohlenfresser verschrien, blieben ihre Leistungen am Berg unbestritten.

Auch das Bahnbetriebswerk Suhl, dessen zwölfständiger Halbrundschuppen noch heute als traurige Ruine vorhanden ist, war mit seinen Schiebeloks der Baureihen 94, 58 und 95 ein Begriff.

In den 1920er- und 1930er-Jahren erlebte die Gesamtstrecke Neudietendorf – Ritschenhausen unter der Kursbuchnummer 417 ihre wohl glanzvollste Zeit. Im Fahrplan von 1938 finden sich ein FD-Zug Berlin – Zürich – Ventimiglia, fünf D-Zug-Paare Berlin – Stuttgart mit Kurswagenläufen unter anderen nach Konstanz, Heidelberg und Saarbrücken, zwei Eilzugpaare Erfurt – Schweinfurt und bis zu sieben Personenzugpaare. Erst mit Beginn des Zweiten Weltkrieges fuhren nur mehr zwei D-Zug-Paare; auch die Zahl der Personenzüge nahm ab.

Kriegsende und Teilung sollten für die Gesamtstrecke über 45 Jahre lang zur Unterbrechung des durchgehenden Eisenbahnverkehrs führen. Hingegen blieb der Verkehr auf ostdeutscher Seite stets beachtlich. Dennoch hatte auch diese Strecke zu bluten: Bis auf den Tunnelabschnitt zwischen Gehlberg und Oberhof verlor sie ihr zweites Gleis. Noch ausgangs der 1960er-Jahre befuhren nur zwei Schnellzugpaare die Strecke. Daraus wurden bis in die 1980er-Jahre zahlreiche Direktverbindungen. Der Jahresfahrplan 1989/90 nennt drei Schnellzüge nach Berlin, zwei nach Leipzig – Cottbus, einen nach Görlitz sowie einen Saisonschnellzug nach Barth an der Ostsee.

Herausragender Zug war der ab Oktober 1976 eingesetzte Städte-Express „Rennsteig“, dessen Wagen sich mit der orange-cremefarbenen Lackierung erheblich vom dunkelgrünen Einheitskleid bei der DR abhoben.

Der Güterverkehr spielte auf dieser nach wie vor nur eingleisigen Strecke eine erhebliche Rolle. Die Fahrzeugproduktion in Suhl (Mopeds) sowie ein in den 1980er-Jahren gebautes Heizkraftwerk im Süden von Zella-Mehlis brachten sie trotz des zweigleisig belassenen Tunnelabschnitts oft an den Rand des Leistbaren. Immer wieder versuchte die Suhler Lokalpolitik, sich für ihr berechtigtes



Foto: Jürgen Ullrich/Slg. R. Garn

Interesse nach durchgehender Zweigleisigkeit (von Norden kommend) Gehör zu verschaffen. Doch lediglich der Abschnitt Arnstadt – Plaue erhielt wieder ein zweites Gleis.

Wende und Wiedervereinigung rückten auch diese Strecke wieder in den gesamtdeutschen Fokus. Bereits seit Frühjahr 1990 berieten Arbeitsgruppen der damaligen Reichsbahndirektion Erfurt sowie der Bundesbahndirektion Nürnberg den Wiederaufbau der Strecke Meiningen/Erfurt – Schweinfurt. Auf westdeutscher Seite ruhte am Wochenende gar der Reiseverkehr!

Nach nur knapp zwei Jahren, am 28. September 1991, wurde mit zahlreichen Bahnhofsfesten der Lückenschluss Rentwertshausen – Mellrichstadt in Betrieb genommen. Zunächst gab es mehrere Eilzüge von Erfurt und Meiningen nach Schweinfurt, denen bis Mitte der 1990er-Jahre drei Schnellzugpaare von Würzburg nach Berlin und Cottbus folgten. Leider blieb der Fernreiseverkehr erheblich hinter den ersten Erwartungen zurück. Zuletzt pendelte noch ein Alibi-Interregio von Erfurt nach Stuttgart.



Der Bahnhof Suhl im Wandel der letzten zwei Jahrzehnte: Das untere Bild von 1990 zeigt den alten Mittelbahnsteig, im Hintergrund stehen gar noch Güterwagen. Heute (o.) reichen nur mehr zwei Gleise.



Ebenfalls recht bald kamen Überlegungen auf, die Strecke für die Neigetechnik fit zu machen. Das hat länger gedauert als ursprünglich geplant. Doch seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2008 sind die 612-Doppel- oder Dreifachzüge so schnell unterwegs wie kein Zug vor ihnen. *Henning Bösherz*

Fotos (3): Emersleben

Sie passen gut zueinander, die Südthüringenbahn und das EG Gräfenroda (2003).

Aus nach 16 Jahren: Die markanten Talgo-Nachtzüge der DB AG rollen zum Fahrplanwechsel auf das Abstellgleis.

Adiós Talgo

Auch ich gehöre zu denjenigen, die den Werbespruch „Ausgeschlafene reisen nachts" nicht nur in Anzeigen lesen. Bei so mancher Dienstreise buchte ich den Talgo von „DB City-Night-Line".

22.30 Uhr in München Ost, am Bahnsteig stehen CNL 1288 nach Hamburg und gegenüber CNL 1200 nach Berlin für die Gäste bereit zum Einstieg. Nichts ist zu spüren von der allgemeinen Hektik beim Start einer Zugreise. Mit dem Ticket in der Hand begleitet das freundliche Personal jeden Neuling zu seinem Abteil beziehungsweise Platz. Die alten Hasen schlendern allein zur richtigen Tür und suchen zielsicher Ihren Platz. Schon gut zwei Stunden vor der Abfahrt ist der Zug einstiegsbereit und so bleibt Zeit für ein kühles Getränk im Bistrowagen oder aber auf der Bahnsteigbank; Zeit für Beobachtungen, wie in einer Hotellobby. Nur kann der mitreisende Hund dort nicht so einfach ausgeführt werden.

Bequem sind nicht nur die mit gut zwei Metern recht langen Betten, sondern auch die eigene Dusche und Toilette im Abteil. Ruhig, fast sanft verläuft die Fahrt von München über Fürth, den Frankenwald und den Fläming nach Berlin. In Berlin-Wannsee werden die Autotransportwagen zur Entladung durch die dort stationierte Kleinlok rangiert und die ohne Pkw reisenden Gäste erreichen schon bald Berlin Hbf, Ostbahnhof und um 8.13 Uhr Lichtenberg.

Bis gut 20 Minuten vor dem Endbahnhof gibt es ein Frühstücksbuffet im Bistro mit gutem Kaffee oder Tee, soviel man will. Ein ganz anderes Konzept als in den übrigen Schlafwagen



Das besondere am Talgo sind die rollengelagerten so genannten Losräder jedes Wagens mit jeweils zwei Bremsscheiben. Über ein Gelenk ist der Nachbarwagen eingehängt.





Foto: Dollinger



Nachtschwärmer werden ab 2010 nur noch in normalen Schlaf- und Liegewagen ihr Ziel erreichen. Auf den Talgo, der hier am frühen Morgen das Altmühltal passiert, werden sie verzichten müssen.

Am Ende einer Komposition läuft ein Maschinenwagen. Dort befinden sich unter anderem die Anlagen für die Klimatisierung und die Energieversorgung. 1991 steht in Berlin-Lichtenberg ein Testzug.

der DB AG. Ob junge Familien oder älteres Ehepaar, der Nachtzugverkehr hat viele Bewunderer und Nutzer.

Doch gerade beim Schlafwagenzug der Bauart Talgo (**T**ren **a**rticulado **l**igero **G**oicoechea **O**riol) müssten es deutlich mehr sein. Am 12. Dezember 2009 heißt es, von dieser Bauart in Deutschland Abschied zu nehmen. Die rund 16 Jahre alten, genial konstruierten spanischen Zuggarnituren müssen bei der DB AG aufs Abstellgleis. Eine Entscheidung vor der anstehenden zweiten Hauptuntersuchung, die einmal mehr zeigt, wie schwierig das Nachtzuggeschäft in Bezug auf einen wirtschaftlichen Betrieb bei immer schnelleren Tagesverbindungen und attraktiven Flugpreisen ist.

Mit einer Probebeklebung als „Nachtexpress" im April 1992 wurde dem DB-Vorstand um Hemjö Klein der Talgo in Berlin präsentiert. Doch unter diesem Namen ging er nie auf Reisen. Eigens wurde der Name „InterCityNight" kreiert. In der damals aktuellen IR-Lackierung wurde der Zug zum Fahrplanwechsel am 29. Mai 1994 auf den Strecken Berlin – Bonn-Bad Godesberg und Berlin – München in Betrieb genommen.

Die besondere Fahrwerkskonstruktion der Talgo-Züge ohne Drehgestelle, bei der jeder Wagen nur über eine Achse verfügt, ermöglicht eine tiefe Bauweise der pendelnd aufgehängten Wagenkästen und ergibt so mit 3,30 Metern Höhe ein außergewöhnlich flaches Erscheinungsbild des antriebslosen Gliederzuges wieder.

Die Vorteile der Talgo-Züge stellen aber auch ihre größten Nachteile dar: Die spezielle Konstruktion in Leichtbautechnik bietet einen tiefen Schwerpunkt, enormе Laufruhe und hohen Komfort. Ein Defekt eines Einzelwagens setzt aber in der Regel den gesamten Zug außer Gefecht.

In den Jahren wechselte die Zusammenstellung des bis zu 24 Wagen starken Gliederzuges. Waren es am Anfang nur Schlaf- und Sitzwagen, so folgten bald auch so genannte Kajütliegewagen. In der Glanzzeit der Talgos bei der DB AG waren täglich sechs Züge unterwegs und ein siebter diente als Reserve. Insgesamt 150 Stück der rund 12,17 Meter kurzen Wagen (davon 14 Maschinenwagen mit 13,14 Metern) wurden bis 1996 angeschafft.

Mit der Einstellung der Verbindung Hamburg – Stuttgart Ende 2002 begann der langsame Rückzug der im Talgo-Werk Berlin, Warschauer Straße stationierten 140 km/h schnellen Züge.

Bauartbedingt können sie nur schwer an den jeweiligen Bedarf angepasst werden, ein Manko, welches mit der Suche nach neuen Aufgabengebieten kompensiert werden sollte. Doch Nachtzug-Angebote nach Spanien und Russland kamen leider nie aus der Projektphase heraus. *Jürgen Metzeler*



Am 5. Juli 2008 wartet in München Ost ein Zug nach Hamburg auf die Abfahrt.



Für Werbeaufnahmen pendelte eine modellbahngerechte, verkürzte Talgo-Garnitur viele Male zwischen Leipzig und Berlin. Am 19. März 1996 ist der Zug bei Wiesenburg unterwegs.

Fotos (4): Metzeler



Die Epoche-Macher

Spartenübergreifend und überregional bekannt, brachte das dritte „Historik Mobil" im Zittauer Gebirge eine richtige Überraschung für die Gäste.



Feierlich war die Stimmung am Abend des 31. Juli in Bertsdorf, als der mit Girlanden geschmückte Sachsenzug vorgestellt wurde.

Die Ausfahrt von Bertsdorf ergibt mit der neuen Zugkomposition einen ganz besonderen Reiz, hier am 1. August nach Jonsdorf.



Vom 31. Juli bis zum 2. August war das gemeinsam für Freunde der Eisenbahn und des Motorsports veranstaltete Festwochenende im Zittauer Gebirge „Historik Mobil" auch in der dritten Auflage ein Anziehungspunkt für mehr als 20000 Interessierte. Sie besuchten das Lückendorfer Bergrennen, restaurierte historische Straßenfahrzeuge und Feuerwehren, das Bulldog- und Schleppertreffen am Bahnhof Jonsdorf oder ließen sich Stationärmotoren vorführen.

Zusätzlich zu den regulären Zügen der Zittauer Schmalspurbahn pendelten neben dem VT 137322 zwei besondere Züge. Zum einen erfreute sich der stets vollbesetzte Cabriozug mit vier offenen Wagen großer Beliebtheit, was die Gastwagen aus Schönheide und aus dem Preßnitztal ermöglichten. Zum anderen wurde am Abend des 31. Juli die Zittauer IV K 145 mit ihrem neuen Museumszug im rekonstruierten Anstrich der Königlich-Sächsischen Staatsbahnen erstmals präsentiert.

Die Zuglok, eine Altbau-IV K, stand 1973 letztmals unter Dampf, anschließend mit zwei Personenwagen als Denkmal in Söllmnitz und wurde 2002 von der Interessengemeinschaft der Zittauer Schmalspurbahnen erworben. Trotz erheblicher Rostschäden am Kessel konnte die Lok dank des gut erhaltenen, alten genieteten Rahmens von der Malowa-Werkstatt in Benndorf betriebsfähig wiederaufgearbeitet werden. Der Dampfdom rückte an seine ursprüngliche Stelle und erhielt wieder die alte abgerundete Form, so wie auch der kleine Dom für die Pulsometer hinter dem Schornstein. Nach Originalplänen erhielt die Lok ein neu gebautes Führerhaus samt Tender, die entsprechenden Wasserkästen und ihre typische alte Rauchkammertür. Die Loktaufe nahm der sächsische Ministerpräsident Stanislaw Tillich höchstpersönlich im Bahnhof Bertsdorf vor.



Schmuckstück und Höhepunkt ist der Sachsenzug, der am Wochenende zwischen Jonsdorf, Bertsdorf und Oybin pendelte.

Sie dürfte der neue Star der Sächsisch-Oberlausitzer Eisenbahn-Gesellschaft SOEG werden: IV K 145 soll auch im Regeldienst fahren.



Fotos (4): Herforth

Der Packwagen 974-112 fährt jetzt als rotbrauner 1381 k, während der Reisezugwagen 970-403 der Gattung 720 milchkaffeebraun lackiert wurde. Beide Wagen sind von 1922, doch liefen baugleiche Fahrzeuge schon seit 1907 und 1910. Der holzverkleidete Traglastenwagen fährt nun als grauer 572k. Von der Traditionsbahn Radebeul mietete die SOEG einen 720er-Wagen mit Nummer 436k an. Der Zug soll künftig 14 Tage pro Monat in der Hauptsaison zwischen Oybin, Bertsdorf und Jonsdorf unterwegs sein. *Stefan Herforth/hb*



Seltener Vorspann mit Ec 2/5 28 Genf und Ed 2 x 2/2 196 vor den Spanisch-Brötli-Bahn-Wagen, auf der Rückfahrt von Koblenz nach Brugg. Der Dampfzug verlässt soeben die Station Siggenthal-Würenlingen am Abend des 23. August 2009.



Fotos (3): Armin Schmutz

Besuchermassen strömten am Sonntagnachmittag zum Bahnhof Koblenz.

150 Jahre kleiner Grenzverkehr

Der älteste deutsch-schweizer Brückenschlag über den Rhein feierte im August ein bemerkenswertes Jubiläum.

Schätzungsweise weit über 10000 Eisenbahnfreunde erlebten am 22. und 23. August 2009 ein tolles Eisenbahnfest in Koblenz, organisiert vom Verein „Draisinen Sammlung Fricktal" in Zusammenarbeit mit der SBB und dem Eisenbahnverkehrsunternehmen Thurbo. Anlass war das Jubiläum „150 Jahre Bahnstrecke Turgi – Koblenz –Waldshut", die am 18. August 1859 in Betrieb genommen wurde und die erste durchgehende Bahnverbindung zwischen der Schweiz und Deutschland war.

Acht Dampfloks standen über das Wochenende mit immer wieder wechselnden Wagenkompositionen auf den Strecken nach Leibstadt, Zurzach sowie Turgi im Einsatz: Die Ec 2/5 28 Genf, Schweizerische Centralbahn (SCB), die Ed 2x2/2 196, SCB, die Eb 2/4 35, Jura Simplon Bahn (JS), die E 3/3 853, Dampfbahn Bern, der CZm 1/2 31, Dampftriebwagen Uerikon-Bauma-Bahn (UeBB), die Ed 3/3 401 UeBB, die E 3/3 8492, SBB, sowie die E 2/2, Werklok Brauerei Feldschlösschen. Die Elektroloks Ae 6/6 11407 Aargau, De 6/6 15301 Seetal-Krokodil sowie die Ae 4/7 11026 vom Verein Mikado 1244 standen als Ausstellungsobjekte im Bahnhof. Erwähnenswert ist die nächtliche, beleuchtete Aufstellung vor dem 1876 erbauten Lokdepot Koblenz, das das älteste in Fachwerkbauweise in der Schweiz ist. Höhepunkte waren die samstägliche Fahrt der Ec 2/5 Genf über die Rheinbrücke nach Waldshut sowie ein Fotozug mit der Eb 2/4 JS-35 am Sonntagmorgen, ebenfalls über den Rhein. Diese Rheinbrücke ist die älteste noch in Betrieb stehende eiserne Eisenbahn-Fachwerkbrücke Europas. Aufgrund ihres Alters und ihrer Schutzwürdigkeit wurde die Tragfähigkeit begrenzt. Seit 1991 dient sie nur noch dem Personenverkehr, der heute zwischen Koblenz und Waldshut mit GTw von Thurbo sichergestellt wird.

Großes Lob und herzlicher Dank gebühren dem Organisationskomitee mit Jürg Balzan, Urs Brem, Fredy Landenberger, Herbert Siegrist sowie Peter Zürcher, das mit großem Aufwand dem Publikum ein reibungsloses und unfallfreies Eisenbahnfest bot.

Armin Schmutz/al



Dampflok JS-35 mit Foto-Extrazug von Koblenz nach Waldshut und zurück am Sonntag 23. August 2009 auf der Fachwerkbrücke über den Rhein.

Fotos (4): Gross



Viele Gastloks und Maschinen, die aktuell im Werk untersucht werden, waren zu besichtigen.

Das Dampflokwerk der DB AG in Meiningen öffnet die Pforten und schon strömt das Volk herbei.

Dampfendes Großaufgebot

Die Meininger Dampfloktage fanden am 5. und 6. September 2009 zum 15. Mal statt. Rund 14500 Besucher aus nah und fern nutzten diese Gelegenheit, um die berühmte Dampflokschmiede zu besuchen. Am Samstag erreichten fünf Züge mit historischen Loks, davon vier unter Dampf, das reizvolle thüringische Städtchen. Vor Ort konnten die Besucher neben 01066, 01150 (in der Richthalle), 03 2204, 18 201, 38 3199, 41 018, 41 360, 41 1144, 44 0093, die ausgebrannte 45 010, 50 3501 (Meininger Werklok), 50 3610, 52 8154, 75 1118, 93 1360, 95 027 (zerlegt) und 99 1715 auch 03 1010 besichtigen. Die letztgenannte hofft wieder auf eine betriebsfähige Zukunft und soll die Hallen des Dampflokwerks der DB AG im kommenden Jahr aus eigener Kraft verlassen. Die noch fehlenden, aber nötigen Finanzmittel sollen auch über Spenden aufgetrieben werden.

Zu den vielen Dampflokomotiven verirrte sich am Sonntag auch ein Regioshuttle der STB (Süd-Thüringen-Bahn) auf das Werksgelände: VT 117 der STB fährt ab sofort mit dem Logo des MDV (Meininger Dampflok-Vereins) durch die Lande, dies wurde von den Vereinsmitgliedern gebührend gefeiert. Infos: www.meiniger-dampflokverein.de. *Stefan Gross/al*

Unterstützung für 03 1010

Wer die Wiederaufarbeitung der 03 1010 (u. re.) unterstützen möchte, kann dies mit einer Spende tun: Kto.-Nr: 382300220, BLZ: 80053762, Saalesparkasse, Verwendungszweck: HU für 03 1010





Ein Regioshuttle der Süd-Thüringen-Bahn trägt nun das Emblem des Meininger Dampflok-Vereins.



383199 führt vor 41 1144 einen der dampfenden Sonderzüge in die thüringische Dampflokmetropole.

Foto: Spiller



18 201 fährt wieder: Nach ihrer Unpässlichkeit im Juli (siehe MEB 10/09) sind alle Schäden behoben.

Fotos (3): Hehl



Nachdem am 2. Juni 1984 der letzte Personenzug abgefertigt worden war, sind auch im ehemaligen Bahnhof von Unterdießen nur noch Güterzüge anzutreffen. 290 207 bringt im Mai 1990 ihren Zug von Schongau über Kaufering und Buchloe nach Augsburg.

Die Fuchstalbahn, eine kleine Nebenbahn im Voralpenland, kämpft zäh um ihr Überleben.

Den Lech entlang

An der Schnittstelle der Regierungsbezirke Oberbayern und Schwaben schlängeln sich die Gleise der so genannten Fuchstalbahn von Kaufering über Landsberg parallel zum Flusslauf des Lechs nach Schongau. Die knapp 34 Kilometer lange Nebenbahn wurde ab 1872 in mehreren Abschnitten eröffnet. Obwohl heute zwischen Landsberg und Schongau nur noch



Klare Fernsicht bis weit ins verschneite Ammergebirge herrschte am 15. März 2004, als die V 44 der Augsburger Localbahn in der Nähe von Kinsau mit dem abendlichen Güterzug von Schongau über Landsberg in Richtung Augsburg eilte.



VT95 sind in Landsberg schon lange Geschichte. Das Bahnhofsgebäude wurde im Jahr 2000 aufwendig saniert. Die letzten Jahre vor der Modernisierung machte der Bahnhof einen bemitleidenswerten, wenig einladenden Eindruck.

Foto: Slg. Hehl



Abendstimmung im Bahnhof Landsberg am 16. August 2009: Auf Gleis 1 steht ein Triebwagen der Baureihe VT 642 von DB Regio mit Ziel Augsburg. Währenddessen wartet auf Gleis 2 ein LINT der Bayerischen Regiobahn als Sonderzug der „Initiative Fuchstalbahn" auf die Abfahrt in Richtung Schongau.

Güterzüge verkehren, macht die Bahn durch das Fuchstal immer wieder Schlagzeilen: So wurde beispielsweise das Empfangsgebäude in Landsberg privatisiert und zum stilvollen Bürgerbahnhof umgebaut. Und die engagierte „Initiative Fuchstalbahn" organisiert regelmäßig Sonderfahrten mit historischen und modernen Zügen.

Ein Blick zurück in die Geschichte: Gleichzeitig mit der so genannten Mittelschwabenachse von München über Buchloe nach Memmingen wurde die eingleisige Stichstrecke von der Hauptbahnstation Kaufering nach Landsberg erbaut. Mit deren Eröffnung am 1. November 1872 erhielt die mittelalterliche Stadt am Lech den Anschluss an die Schienen der Königlich →

Daten und Fakten zur Fuchstalbahn

- ***Kursbuchstrecke:*** 986
- ***Eröffnung:*** Kaufering – Landsberg: 1. November 1872; Landsberg – Schongau: 16. November 1886
- ***Länge:*** 33,5 Kilometer
- ***Betriebsstellen:*** Kaufering (km 0,0), Landsberg (km 4,8), Ellighofen (km 10,2), Unterdießen (km 12,7), Asch-Leeder (km 16,9), Denklingen (km 20,3), Kinsau (km 25,0), Hohenfurch (km 29,1), Schongau (km 33,5)
- ***Stilllegung:*** Personenverkehr zwischen Landsberg und Schongau am 2. Juni 1984



Foto: Hehl

Die gleiche Szene (s. u.) rund 60 Jahre später: Im Mai 1996 rangieren in Schongau zwei Dieselloks der Reihen 212 und 215. Im Hintergrund wartet ein Triebwagen aus der Vorserie der Reihe 628 auf die Abfahrt nach Weilheim.

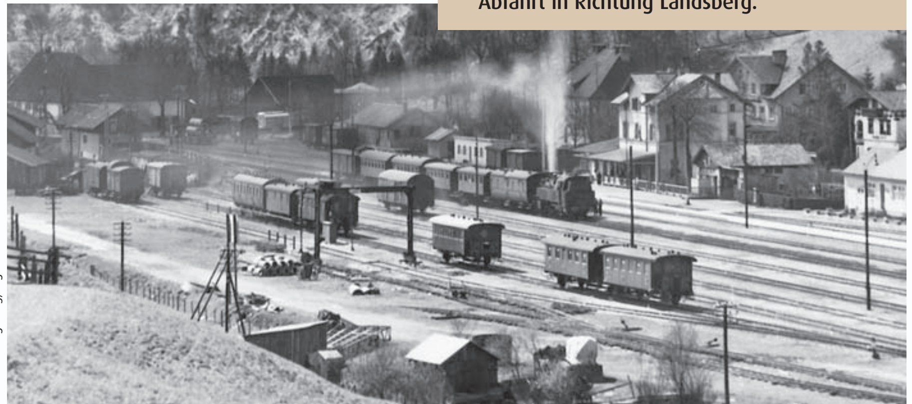


Foto: RBD Augsburg/Slg. Hehl

Ein Blick auf den Bahnhof Schongau in den 1930er-Jahren. Eine Dampflok der Baureihe 64 wartet mit einem Personenzug auf die Abfahrt in Richtung Landsberg.

Bayerischen Staatseisenbahnen. Im Localbahngesetz des Jahres 1882 wurde dann die Erstellung einer Bahn von Landsberg nach Schongau festgelegt. Voraussetzung war eine finanzielle Beteiligung der interessierten Gemeinden. Dem Oberbahnamt in Kempten wurde die Planung übertragen und noch im Jahr 1884 begann der Grunderwerb. Ohne besondere Brücken, Dämme oder sonstige Kunstbauten legten die Arbeiter die Schienen parallel zum Lech in Richtung Süden. Lediglich die 23,5-Promille-Steigung zwischen Schongau und Kinsau ist erwähnenswert.

Die Eröffnung der Linie erfolgte in zwei Abschnitten: Landsberg – Unterdießen – Denklingen im Mai 1885, ein Jahr später Denklingen – Schongau. Vor allem für den Güterverkehr erlangte die Verbindung schnell Bedeutung: Aus den oberbayerischen Gruben bei Peißenberg und Peiting wurde Kohle abgefahren. In Schongau selbst sorgte die Papierfabrik Haindl für regen Verkehr. 1907 wurde in Kinsau eine Werksbahn vom Bahnhof zur Holzstoff-Fabrik am Lech in Betrieb genommen, die als erste Zahnradbahn Bayerns gilt. Sie wurde 1928 stillgelegt. 1917 erhielt Schongau einen weiteren Bahnanschluss in Form der Strecke über Peißenberg nach Weilheim.

Schon Ende der 1960er-Jahre begann der Niedergang der Fuchstalbahn. Scheibchenweise wurden Gleise zurückgebaut, Anschlüsse stillgelegt. Der Fahrplan wurde immer dünner. Schließlich wurde am 2. Juni 1984 der letzte Reisezug zwischen Landsberg und Schongau verabschiedet. Die verbliebenen Güterzüge wurden zunächst von Lokomotiven der Baureihen 212, 215, 218 und 290 gezogen, bis die Deutsche Bahn AG im Jahr 1998 den kompletten Güterverkehr an die Augsburger Localbahn (AL) übertrug, die heute hauptsächlich Altpapier und Rohstoffe zur Papierherstellung für ein großes Werk in Schongau transportiert. Der Abschnitt Kaufering – Landsberg wurde zum Sommerfahrplan 1993 in den so genannten Inte-

Organisiert von der „Initiative Fuchstalbahn" fuhr am ersten Augustwochenende 2009 wieder ein Sonderzug von Landsberg nach Schongau und zurück. 70 083 führt den Zug bei Hohenfurch.

Foto: Lehner


Foto: Slg. Hehl

Mit einem Ringlokschuppen und einem Verwaltungsgebäude verfügte Schongau sogar über ein (modellbahnideales) Bw. Das Bild entstand am 5. August 1937. Längst sind die Gebäude abgerissen; heute befindet sich an dieser Stelle ein Gewerbegebiet.

gralen Taktfahrplan eingebunden und wird heute im Halbstundentakt von Triebwagen der Baureihe VT 642 von DB Regio Bayerisch-Schwaben befahren.

Weithin für Aufsehen sorgte der Verkauf des Landsberger Bahnhofsgebäudes an die private „ideal mobil AG", die das Gebäude aufwendig sanierte, umbaute und am 9. März 2005 als „Bürgerbahnhof" wiedereröffnete. Seither findet man unter einem Dach in attraktivem Ambiente ein Reisezentrum, einen Shop mit Bistro und eine Wartelounge. Das ambitionierte Konzept der privaten Betreiber wurde bereits mit mehreren Preisen ausgezeichnet („Kleinstadtbahnhof 2007", gekürt von der Allianz pro Schiene) und soll als Vorbild dienen für weitere Bahnhofsprivatisierungen.

Wenig zukunftsorientiert hingegen scheint das Konzept der DB Netz AG, die bereits Ende der 1990er-Jahre damit begann, die ehemals großzügigen Gleisanlagen des Bahnhofes in Landsberg bis auf ein Minimum zurückzubauen. Am Ende der Abbauaktion blieb nur noch eine einzige Weiche übrig: Ein Stumpfgleis, in welches gerade noch ein VT 642 hinein passt und das Abzweiggleis in Richtung Schongau. Damit wurde der Landsberger Bahnhof gleistechnisch so weit zurückgebaut, dass auch die Güterzüge der Augsburger Localbahn im Bahnhof nicht mehr halten können und durchfahren müssen. An eines aber hatte in blinder Sparwut wohl keiner gedacht: Wenn der Fahrdienstleiter heute den Güterzügen aus Schongau die sofortige Durchfahrt in Richtung Kaufering nicht garantieren kann, muss er sie umständlich per Funk weit vor den Stadtgrenzen auf freier Strecke anhalten lassen. Denn im Bahnhof selbst stehen keine Gleise mehr zur Verfügung. Am Einfahrsignal aber können die Züge auch nicht stehen bleiben, da sie dort einen stark frequentierten Bahnübergang im Stadtgebiet blockieren würden. Sieht so moderner Bahnbetrieb des 21. Jahrhunderts aus? *Markus Hehl/al*

Initiative Fuchstalbahn: Hat der Personenverkehr Zukunft?

Vor rund 25 Jahren fuhr der letzte planmäßige Personenzug auf der Fuchstalbahn. Seither rollen nur noch Güterzüge zwischen Schongau und Landsberg, während die parallele Bundesstraße 17 aus allen Nähten platzt. Der Verein „Initiative Fuchstalbahn" trat erstmals 1997 an die Öffentlichkeit und kämpft seither mit viel Phantasie für eine Reaktivierung des Personenverkehrs, was der Freistaat Bayern bisher beharrlich ablehnte. Doch immerhin: Im alten Bahnhofsgebäude von Denklingen, das zwischenzeitlich zum Vereinsdomizil der „Initiative Fuchstalbahn" wurde, finden Kulturveranstaltungen statt. Zudem organisieren die Eisenbahnfreunde regelmäßig Fahrbetrieb auf der Strecke. Ziel ist keine Museumsbahn, sondern ein Betrieb unter touristischen Aspekten, ein Wochenendverkehr mit modernen Triebwagen in den Sommermonaten, beispielsweise für Radtouristen. Auch soll es spezielle Sonderfahrten geben, etwa eine Schüler-Sonderfahrt oder einen „Discozug" mit den örtlichen Jugendorganisationen, eine Nikolausfahrt und den bekannten Ruethenfest-Shuttlezug, der alle vier Jahre anlässlich des großen Historienfestes in Landsberg verkehrt.



Schmalspurbahn Radebeul – Radeburg

Es sollte der Höhepunkt zum 125-jährigen Bestehen der Lößnitzgrundbahn werden. Doch Unfälle überschatteten die Feierlichkeiten Mitte September.



Foto: Altmann

Zusammenstoß im Lößnitzgrund

Als es am 12. September so richtig los gehen sollte, ahnte kaum jemand, dass die Feier zum 125-jährigen Bestehen der Lößnitzgrundbahn Radebeul-Ost – Radeburg ein bitteres Ende nehmen würde.

Bereits am frühen Nachmittag nahm das Unheil seinen Lauf, als ein Pkw in der Nähe des Haltepunktes „Weißes Roß" in den Traditionszug fuhr. Etwa zwischen 14 und 16 Uhr musste die Strecke für den Verkehr gesperrt werden, für ein Jubiläumswochenende mit Sonderzügen sicher nicht die günstigste Voraussetzung. Zudem brachte diese Sperrung sämtliche Zugläufe durcheinander. Erst kurz vor 17 Uhr gab es wieder regulären Zugverkehr.

Am späten Nachmittag, gegen 17.45 Uhr, ereignete sich schließlich jenes Unglück, dass ein Sprecher der Sächsischen Dampfeisenbahn-Gesellschaft (SDG) als „eines der größten Unglücke mit Schmalspurbahnen, die überhaupt in Deutschland passiert sind", bezeichnete. Der Sonderzug 3634 war mit der Mansfelder Gastlok 20 unterwegs und sollte in Friedewald Bad den 3011 mit der Planlok 99 789 kreuzen. Doch bis dahin kam es nicht: In der so ziemlich dunkelsten und unzugänglichsten Stelle des Lößnitzgrundes fuhren beide Züge ineinander. Warum, war bis zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses noch nicht zweifelsfrei klar.

Von den rund 250 Fahrgästen in beiden Zügen wurden rund 50 leicht und vier schwer verletzt. Glück im Unglück gab es nicht nur insoweit, als dass keine Todesopfer zu beklagen waren: Auf den Plattformen der jeweils vorderen Wagen hielten sich zum Zeitpunkt des Zusammenstoßes keine Fahrgäste auf.


Rettungstrupps waren schnell vor Ort und bargen zum Glück nur Verletzte, darunter vier Schwerverletzte.


Nur wenig Raum hatten die Bergungskräfte im Lößnitzgund.


Den Tender von Gastlok 20 hat es komplett aus den Schienen gehoben.


Die Personenwagen werden von einer Bergungslok abtransportiert.

Auch wenn die Wagen reparabel sind, macht ein solcher Anblick keine Freude.

Foto (5): Halkasch



Die stark beschädigte Gastlok 20 wurde mit einer Diesellok der SDG abgeschleppt.

Foto: Heilmann

Drei Fragen an Gerhard Kellner

■ Gerhard Kellner ist Geschäftsführer der „Malowa"-Bahnwerkstatt GmbH in Benndorf und außerdem im Vorstand der Mansfelder Bergwerksbahn (MBB). MEB fragte Gerhard Kellner zum Stand der Dinge in Bezug auf die am stärksten beschädigte Lok 20 der MBB:

MEB: Was kann man zum gegenwärtigen Zeitpunkt zu den Schäden an der Lok sagen?

Gerhard Kellner: Die Lok wird derzeit in Oberwiesenthal demontiert. Allen Spekulationen zum Trotz kann man derzeit noch nichts Genaues über den Schadensumfang sagen.

MEB: Wie lange wird es dauern, bis man einen genauen Überblick hat?

Gerhard Kellner: Das wird schon vier Wochen dauern. Das ist ja kein Pkw, den man eben mal schnell abschätzen kann.

MEB: Gibt es dennoch schon Überlegungen, ob man die Lok erhält oder dieser Aufwand doch zu groß ist?

Gerhard Kellner: Es gibt nur noch eine Lok dieser Bauart in Deutschland, von daher stellt sich diese Frage nicht. So wie es aussieht, ist bisher kein Schaden so schlimm, als dass Lok 20 nicht grundsätzlich wieder aufgebaut werden könnte.

Die Dresdner Staatsanwaltschaft nahm die Ermittlungen auf und richtete ihr Augenmerk auf einen Lokführer und einen Zugbegleiter. Auch das auf der Strecke angewendete Zugleitverfahren könnte unter die Lupe der Ermittler geraten, zeigte es sich doch nicht zuverlässig genug – zumal aufgrund des ersten Unfalls der Regelbetrieb zeitweise aufgehoben war.

Die am stärksten beschädigte Lok Nummer 20 der Mansfelder Bergwerksbahn wurde zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses in der SDG-Werkstatt Oberwiesenthal untersucht (siehe Kasten links). Zwar habe die Dampfmaschine selbst nichts abbekommen, allerdings sei der Kessel durch den Aufprall um zehn Zentimeter verschoben worden.

Die gute Nachricht: Nach einer Befahrung wurde der Betrieb am 16. September wieder aufgenommen, alle Sonderfahrten in diesem Jahr finden wie geplant statt. *hb*



Ab in den Süden

Siegfried Bufe: Bayerns Tor zum Süden. pb-Service GmbH, München 2008. ISBN 978-3-9809568-8-8, 132 Seiten mit zahlreichen Abbildungen; Preis: 27,80 Euro.

■ Da hat der Altmeister der deutschsprachigen Eisenbahnbücher noch einmal zugeschlagen: Siegfried Bufe, der vielen Eisenbahnfreunden dank seiner von ihm verfassten Bücher und auch seines Verlages, den er aber inzwischen altersbedingt aufgab, bekannt ist, widmete sich dem 150-jährigen Bestehen der Strecke von Rosenheim nach Kufstein. Gewohnt sachkundig und informativ erzählt der Autor die Geschichte dieses so bedeutenden Abschnitts für den alpenquerenden Eisenbahnverkehr. Zahlreiche mitunter seltene Bilder, von denen leider zu viele aktuelle in Schwarzweiß gedruckt wurden, zeigen die wichtigsten deutschen und österreichischen Triebfahrzeuge, bekannte Züge wie den Mediolanum und Orte der nur knapp über 30 Kilometer langen Verbindung. Faksimiles von Fahrplänen und Zeichnungen von Bahngebäuden vervollständigen das ausführliche Werk. *al*

● ***Fazit: Beste Bufe-Qualität***



Außerdem erschienen

Thüringer Verbindungsbahn

Dr. Georg Thielmann, Eberhard Krauß: Mit dem Regionalexpress von Erfurt nach Saalfeld. Wachsenburgverlag, Arnstadt 2008. ISBN 978-3-935795-16-6, 64 Seiten, 21 Schwarzweiß-, 49 Farbabbildungen; Preis: Euro 16,50.

Mit der vor 115 respektive 114 Jahren abschnittsweise eröffneten Strecke am Nordrand des Thüringer Waldes befassen sich die Autoren nicht nur vor dem aktuellen Hintergrund, wie der Titel vermuten lässt, sondern geben der Historie in Wort und Bild Raum.

• **Mit Gleisplänen ausgewählter Bahnhöfe**

Von Spurrillen bis zum Reichsbahngericht

DGEG (Hrsgb.): Jahrbuch für Eisenbahngeschichte 2009/2010, DGEG-Medien, Hövelhof 2009. ISBN 978-3-937189-43-7, 118 Seiten, 95 Schwarzweißabbildungen; Preis: Euro 19,80.

Sechs wissenschaftlich fundierte Aufsätze, sechs Autoren: Auch die 41. Jahrbuchausgabe bietet wieder ein facettenreiches Bild rund um die Eisenbahn. Schwerpunkt ist diesmal der militärische Aspekt, mit dem sich drei der Beiträge beschäftigen. Auch für Modellbahner interessant ist besonders der Artikel über die Schienenentwicklung.

• **Periodikum mit unterschiedlichen Themen**

Spannende Zeitreise

Paul Lauerwald: Bleicherode Ost – Herzberg (Harz). Herdam-Fotoverlag, Gernrode 2009. ISBN 978-3-933178-23-7, 72 S.; 23,50 Euro.

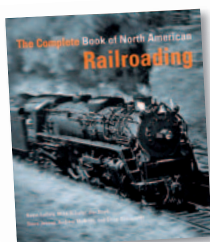


■ Mit seinen zahlreichen Gleisplänen kleiner Bahnhöfe bietet dieser verkehrsgeschichtliche Nebenbahn-Beitrag auch manch willkommene Anregung für den Modellanlagenbau. Ein erfreulicher Nebeneffekt, doch diese für Eichsfeld und südliches Harzvorland bedeutsame, abschnittsweise 1908 und 1911 eröffnete, 2003 stillgelegte Strecke hat durchaus mehr, darunter Absonderliches wie etwa die deutsch-deutsche Grenzziehung mitten durch den Bahnhof Zwinge, im Angebot. Paul Lauerwald, selbst Eisenbahner, zeichnet die Geschichte dieser Nebenbahn, die ihre Existenz dem Kalibergbau verdankte, kenntnisreich nach. Auch dank des umfangreichen Materials seines verstorbenen Freundes Wolfgang Koch gelingt dem Autor eine höchst informative, zugleich spannende und vorzüglich bebilderte Zeitstudie eines knappen Jahrhunderts. Vom Kaiserreich bis zu den Folgen der Bahnreform spannt sich der lesenswerte Bogen. *hc*

● ***Fazit: Viele Aufnahmen mit Seltenheitswert***

Ziemlich vollständig

Kevin EuDaly et al.: The Complete Book of North American Railroading. Voyageur Press, Minneapolis 2009. ISBN 978-0760328484, 352 Seiten, zahlreiche Abbildungen; Preis: US-$ 40, rund 30 Euro.



■ Ein namhaftes Autorenkollektiv, unter anderen Mike Schafer und Jim Boyd, trommelte Kevin EuDaly zusammen, um eine komprimierte Geschichte der Eisenbahn in Nordamerika zu veröffentlichen – eigentlich ein unmögliches Unterfangen auf 352 Seiten. Das Resultat ist aber dennoch bemerkenswert und für den neugierigen Einsteiger eine echte Empfehlung. Er erfährt die wichtigsten Meilensteine der US-Bahngeschichte und blättert ganz nebenbei durch einen bezahlbaren, wirklich prächtigen Bildband. *al*

● ***Fazit: Für US-Neueinsteiger bestens geeignet.***

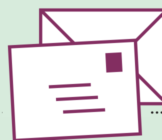
Zum Säuferbähnle-Jubiläum

Georg Wolfgang Schramm: Die Mainschleife und ihre Eisenbahn. Verlag Karl Hart, Volkach 2008. ISBN 978-3-930840-15-1, 376 S., 455 Sw-, 147 Farbabb.; 48 Euro.

■ Ein in jeder Hinsicht bemerkenswertes Buch: Der gewichtige Wälzer dokumentiert nicht nur in profunder Weise die 100-jährige Geschichte der nur knapp elf Kilometer langen Mainschleifenbahn, sondern widmet sich auch den Lebensumständen keineswegs nur der Eisenbahner im Schatten der Weinberge zwischen Seligenstadt und Volkach. Mal kritisch, mal augenzwinkernd, doch immer akribisch recherchierend malt der Autor, selbst einer der Aktivposten der heutigen Touristikbahn, ein facettenreiches Bild dieser unterfränkischen Nebenbahn und ihrer Menschen. *hc*



● ***Fazit: Jeden Euro wert***



An MODELLEISENBAHNER
„Leserbriefe“, Biberacher Str. 94
D-88339 Bad Waldsee

E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

Wir freuen uns, wenn Sie uns Ihre Meinung schreiben, Ihre Wünsche ebenso wie Ihre Kritik. Bei der Vielzahl der Einsendungen können wir leider nicht immer alle Briefe persönlich beantworten oder veröffentlichen. Aus Platzgründen kann es auch zu Kürzungen kommen, dafür bitten wir um Verständnis.

Wiederverwertung

Betrifft: „Schwebender Rungenwagen“, Heft 9/2009

Güterwagenrecycling als Brücke ist nicht neu! Das beweist zum Beispiel die Fußgängerbrücke über den Sandfurthgraben in Brandenburg an der Havel, Ziesower Landstraße: Die Brücke war im ersten Leben ein Gbs-Wagen der Reichsbahn.

Ulrich Taube, 14776 Brandenburg

Foto: Taube



Auch die Fußgängerbrücke über Brandenburgs Sandfurthgraben war im ersten Leben auf Schienen unterwegs.

Kopfmachen

Betrifft: „Durchgehend Kopfstände“, Heft 10/2009

Auch Hamburg steht ein Kopfbahnhof-Aus bevor. Wie die Lokalpresse kürzlich berichtete, entschied der DB-Vorstand, noch ohne Zeitplan, nunmehr über die seit Jahrzehnten diskutierte Verlegung des Kopfbahnhofs Hamburg-Altona um etwa zwei Kilometer nach Norden zum S-Bahn-Haltepunkt Diebsteich. Dies würde für die von Norden (Westerland, Itzehoe, Flensburg, Kiel) kommenden Regionalzüge die Durchfahrt zum Hamburger Hauptbahnhof bedeuten, der heute schon Engpässe aufweist. Lediglich die alle zwei Stunden nach Kiel oder Westerland weiterfahrenden ICE beziehungsweise IC, die heute Altona links liegen lassen, würden einen zusätzlichen Halt gewinnen. Da diese Züge auch in Hamburg-Dammtor halten und dort die S-Bahn erreicht wird, kein großer Vorteil. Um die Umbaupläne für die Kopfbahnhöfe Frankfurt und München wurde es still. Mit ICE und Wende-IC ist das Kopfmachen heute kein Problem mehr. Bei dem Mammutprojekt Stuttgart 21 ist die betriebliche Begründung zu hinterfragen. Ein Neubau der Strecke nach Ulm und München könnte wohl unabhängig vom Umbau des Stuttgarter Hauptbahnhofs realisiert werden.

Jürgen Schwandt, 25421 Pinneberg

Bahnhof Rathen

Betrifft: „Elbtal-Impressionen“, Heft 10/2009

Habe wieder mit großem Interesse den neuen MODELLEISENBAHNER gelesen. Leider ist euch ein kleiner Fehler unterlaufen: Auf Seite 35 bei dem Schwarzweiß-Bild steht: „Der Fahrzeugeinsatz war immer interessant, hier Vorkriegs-VT 137329 im Bahnhof Wehlen“. Bei diesem Bahnhof handelt es sich aber um den Bahnhof Kurort Rathen. Diese Felswand gibt es nur in Rathen, vom Zug aus zu sehen. Das Bahnhofsgebäude in Wehlen nimmt überdies die gesamte Länge des Bahnsteigs in Richtung Dresden ein.

Sascha Fiebelkorn, E-Mail

DDR-Autotypen

Betrifft: „Licht am Ende des Tunnels“, Heft 10/2009

Gerne hätte ich das Faller-Car-System in meine Anlage integriert, aber wir im Osten bauen in der Mehrzahl in der Epoche IV der DR. Wenn man so einen Markt vernachlässigt, muss man halt mit Konsequenzen rechnen.

Jonny Sauerwein, E-Mail

Traditionspflege?

Betrifft: „Vertreibung aus dem Bahnhof“, Heft 9/2009

Ähnliches ist vor einigen Jahren dem MFK – Modellbahnfreunde Köln e.V. – passiert. Das seit Gründung des Vereins im Jahr 1960 im Dachgeschoss des Köln-Deutzer Bahnhofs befindliche Clubheim wurde durch die DB gekündigt und musste kurzfristig geräumt werden. Damit ging die Arbeit von über 40 Jahren und zwei Generationen von Modellbahnfreunden verloren. Bei der Mehdorn- und heute Grube-Bahn gibt es für Freunde und Förderer sowie Traditionspflege anscheinend keinen Platz. Das passt nicht in das Bild der Börsenbahn.

Ulrich Abramowski, E-Mail

Vorbild langweilig

Betrifft: „Was ist zu tun, Herr Schweickhardt?“, Heft 9/09

Machen wir uns doch nichts vor. Vor 30 Jahren war die Modelleisenbahn ein hochtechnisiertes Spielzeug, praktisch ohne Konkurrenz. Heute gibt es anderes Spielzeug, das die Kinder anzieht. Hinzu kommt, dass die Verbindung zum Vorbild fehlt. Die große Bahn ist langweilig geworden: Überall dieselben Loks und Wagen. Wie soll man da eine Beziehung zum Vorbild bekommen? Einen weiteren Aspekt sehe ich darin, dass immer weniger Väter über handwerkliches Geschick verfügen, das sie ihren Kindern weitervermitteln können. Und die alten Modellbahner lassen dem Nachwuchs oft keine Chance, weil sie Perfektion erwarten. Nebenbei sind die teuren Lokmodelle auch wirklich nichts mehr für Kinder.

Bernd Utter, 69198 Schriesheim

Ätzschilderschutz

Betrifft: „Schrift-ART“, Heft 9/2009

Ein schöner kompakter Bericht über das Beschriften von Fahrzeugen, dem ich noch einen Punkt hinzufügen möchte. Auch die Ätzschilder sollten (wie die Nass-Schieber) mit mattem Klarlack geschützt werden, da die Schilder aus Neusilber sonst ähnlich anlaufen wie das gute alte Tafelsilber.

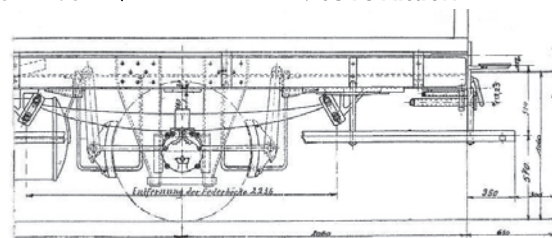
Jörg Woste, E-Mail

Vorbildgerecht

Betr.: „In der Zwischenzeit, Teil 2“, Heft 10/2009

Herzlichen Dank für die überaus gute Bewertung. In einem Punkt irren Sie sich aber: Die Trittbretter sind nicht aus Platzgründen im Modell freigespart, sondern nach Vorbild. Dieser Ausschnitt in den Brettern diente der besseren Handhabung im Achslager- bzw. Bremsgestängebereich bei Reparaturarbeiten.

Klaus Heyn, Liliput 90518 Altdorf

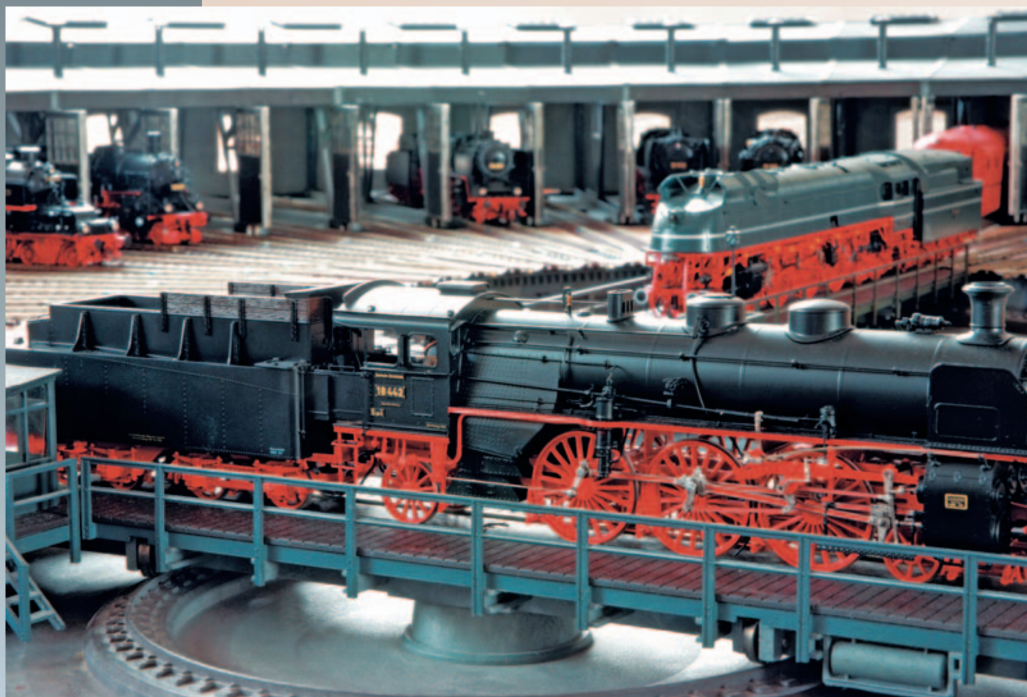


Diese originale Zeichnung des Eisenbahn-Zentralamts belegt die Aussparung an den Trittbrettern zwecks Arbeitserleichterung.

Foto: Archiv Liliput

Der *doppelte* Dreh

Doppeldrehscheiben sind schon beim Vorbild ein Highlight. Erst recht gilt das im Maßstab 1:87.



Selbst die 18442 von Micro-Metakit, mit ihren extrem feinen Rädern, fährt ohne Entgleisung.

Für den Stadtbahnhof unserer neuen Anlage wollten wir ein großes Bahnbetriebswerk (Bw). Dabei orientierten wir uns an den ehemaligen Bw Hamburg-Altona und Köln Hbf mit Doppeldrehscheiben. Von unseren früheren Anlagen wollten wir zwei vorhandene Fleischmann-/Märklin-Drehscheiben verwenden.

Ebenso sollte das bereits vorhandene Märklin-Motorola-Digitalsystem weiterhin für Weichen, Signale, Abstellgleise und auch die beiden Drehscheiben-Bühnen verwendet werden, auch wenn der künftige Anlagenfahrbetrieb im Zweileiter-Gleichstrom-System geführt werden wird.

Die vom Hersteller vorgesehenen Lokschuppen mussten, speziell in der Mitte, für unseren Verwendungszweck angepasst werden. Die Oberlichtreihe ersetzten wir durch Treppenstufen im Maßstab 1:200, die wir von einem Fachhandel für Architekturmodellbau beziehen konnten. Nach der farblichen Gestaltung und Anfügung des Lokleitungsgebäudes galt es, die Schienen zu verlegen.

Anschließend stand das Programmieren der Fahrstraßen, Drehscheibenfunktionen und Schalter für die Lokschuppenplätze an. Die beiden Bahnhöfe und Abstellmöglichkeiten unserer Anlage wurden schon länger mit Hilfe von 486er-Computern gesteuert. Die Programme sind in der Programmiersprache Basic erstellt, dabei ist ein Menü zuständig für die Auswahl entsprechender Befehlsketten zur Stellung der Fahrwege mit Stromversorgung. Vor sechs Jahren konnte man diese dafür völlig ausreichenden Rechner für wenig Geld bekommen, also richteten wir einen dritten für die Bw-Steuerung ein. Die erforderlichen Funktionen wurden wunschgemäß eingerichtet, so bekamen die Schuppengleise bereits Fahrstrom, nachdem sie angewählt wurden und die Bühne noch nicht eingerastet war. Daher konnten bereits bei wenig Spannung die Spitzensignale der Loks aufleuchten.

Wir wollten aber unter anderen Weinert- und Micro-Metakit-Loks mit RP 25-Rädern einsetzen. Dafür reichten die Toleranzen im Gleisübergang zur Bühne nicht mehr aus. Das große Bw blieb so über drei Jahre hinweg nur ein schönes Anschauungsobjekt.

Dieser Zustand änderte sich nach dem Besuch der Dortmunder „Intermodellbau 08“. Am Stand der Firma Müt ließen wir uns den Drehscheibenantrieb vorführen. Das war Drehscheibengenuss und wir mussten das für unser Bw haben. Direkt mit Märklin-Digital lässt sich die Platine des An-



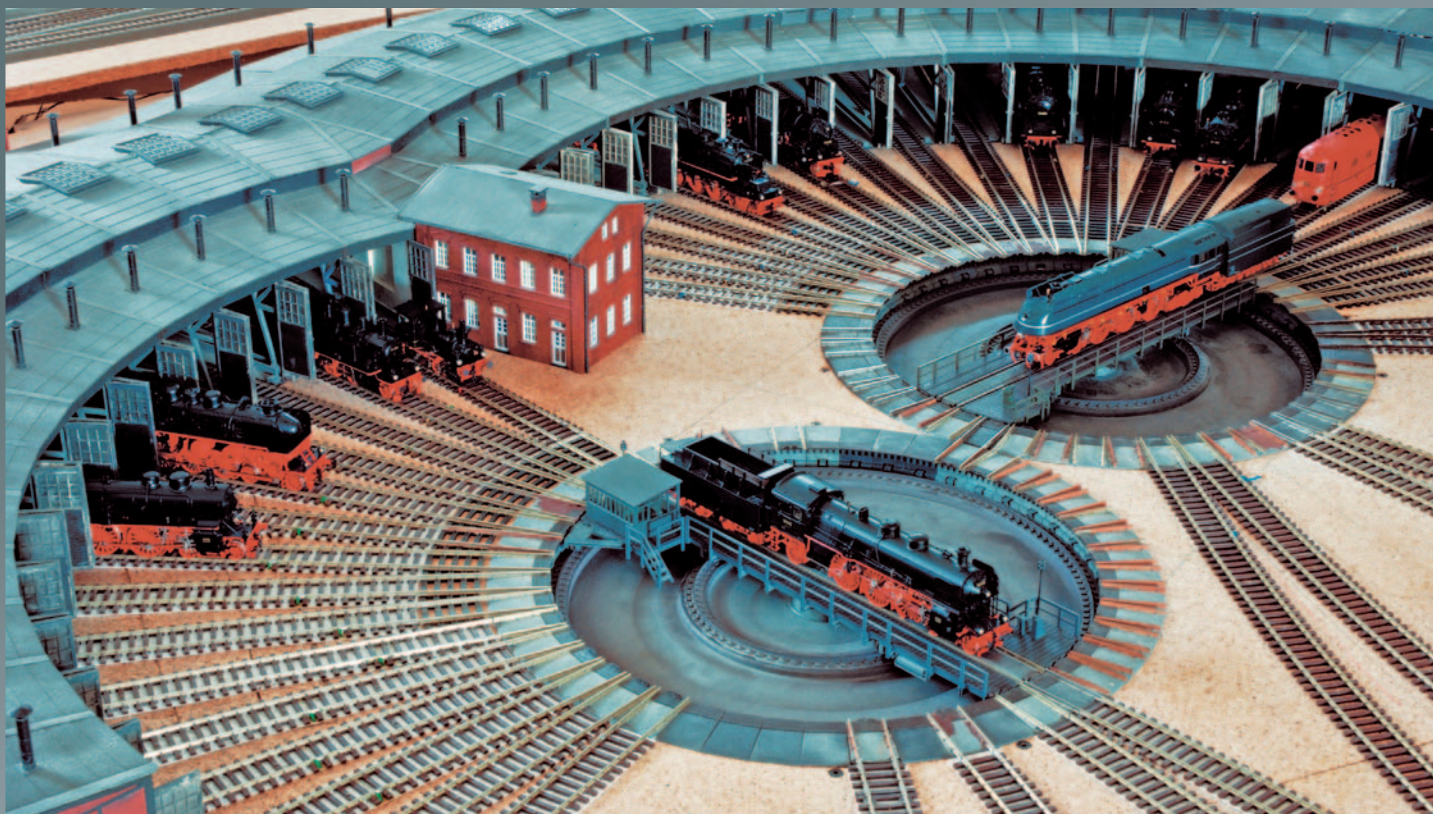
Beide Drehscheiben-Bühnen lassen sich vom selben PC gleichzeitig und unabhängig bewegen.

triebes allerdings nicht ansteuern. Bei der Firma Müt empfahl man uns, eine gesondert erhältliche Platine zu erwerben, die man für eine manuelle, analoge Bedienung über 48 mögliche Taster benötigt. Es wäre doch wohl ein Leichtes, so meinte man bei Müt, dass wir die Tastenbedienung über entsprechende Decoder und Relais einrichten.

Wir fuhren heim und überlegten nicht mehr lange. Es wurden nach Rücksprache und Klärung weiterer Fragen zwei Antriebe mit den zusätzlichen Steuerplatinen bestellt. Neben dem möglichen Anschluss von 48 Tastern können pro Drehscheibe ebenfalls 48 Leuchtdioden bedient werden, die über den Standpunkt der Bühne (genauer,: des Bedienerhauses) Auskunft geben.

Da wir nicht alle Gleisanschlüsse und deren Gegenüber bei den beiden Drehscheiben nutzen wollten, bestellten wir bei einem großen Elektronikversand nur 80 einfache, monostabile Relais und bei Littfinski Datentechnik zehn Bausatz-Weichendecoder. Ein Decoder steuert vier Adressen mit „rechts" und „links" an, so können acht Relais ihren Tastimpuls bekommen!

Das Paket mit den Antrieben war eingetroffen und wir studierten die Einbauanleitung. Auf einer beigelegten CD wird auch in Bildform ge- →

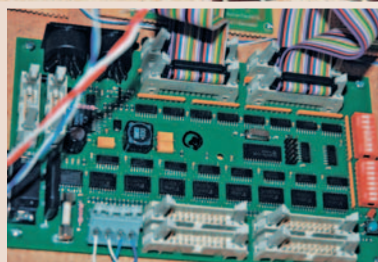


Die Bw-Anlage bietet für 33 Loks Schuppenplätze. Die Fleischmann-Lokschuppen wurden passgenau umgestaltet.

zeigt, wie man beim Einbau vorzugehen hat. Die Montage des mechanischen Teils war problemlos, die vorhandenen Lokschuppengleise und Gruben mussten nicht demontiert werden. Das Abtrennen des Königstuhls konnte an Ort und Stelle vorgenommen werden. Dabei ist anzumerken, dass wir die Antriebe für beide Bühnen an einem Sonntagnachmittag ohne Schwierigkeiten einsetzten.

Für die Bühnen wurden nun gemäß der Anleitung einige Parameter eingestellt. So muss etwa ein Gleisanschluss als absoluter Nullpunkt festgelegt werden. Außerdem lässt sich der unterschiedliche Anlauf von rechts und links sehr genau ausgleichen, die so genannte Hysterese wird auch mit Hilfe der DIL-Schalter programmiert. Die Bühnen halten danach immer genau an den Gleisstutzen an. Ein Versatz ist mit dem Auge nicht mehr sichtbar! RP 25-Radsätze gleiten wohltuend über die Gleislücken.

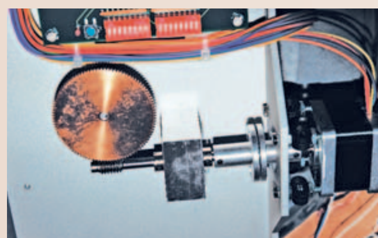
Nach zwei Wochen waren die Relais und Decoder zusammengelötet und mit der Steuerplatine, gemäß der beigelegten Anschlusstabelle, ver-



Das Müt-Bauteil für manuelle Bedienung oder Selectrix-Ansteuerung.



Müt-Ansteuerung (o.) mit dem Nullmodemkabel zur Motorelektronik.



Blick auf die sehr präzise und ebenso stabile Antriebskonstruktion.

drahtet. Die beiden Steuerelemente wurden pro Drehscheibe mit Null-Modem-Kabeln verbunden und die Testläufe konnten beginnen. Wir entschieden uns für den komfortablen „Modus 3“ zur Ansteuerung, das bedeutet, dass nach Festlegung einer bevorzugten Bühnenseite (z. B. „mit Haus“) mit dieser entweder ein Schuppengleis oder auch dessen gegenüberliegender Stutzen direkt angefahren werden kann. Die interne Bühnensteuerung entscheidet selbst über die Drehrichtung und wählt immer den kürzesten Weg.

Auf der Drehachse der Bühne ist ein Schleifringsatz geflanscht, der unter anderem den Fahrstrom überträgt. Mit Hilfe weiterer vorhandener Ringe lassen sich zusätzliche Stromübertragungen einrichten, so Beleuchtungen der Bude und der Signale oder sogar Stellimpulse für einen möglichen Antrieb zur Bewegung der Gleissperren. Die Polung des Bühnenfahrstromes übernimmt die Ansteuerung, so wird nach einer 180-Grad-Drehung automatisch die Richtung gewechselt. Die Stromrichtung lässt sich zudem für jeden Anschluss individuell einstellen. Ein besonders gestalteter Ring sorgt

Der Aufwand ist nicht ohne, aber lohnenswert.

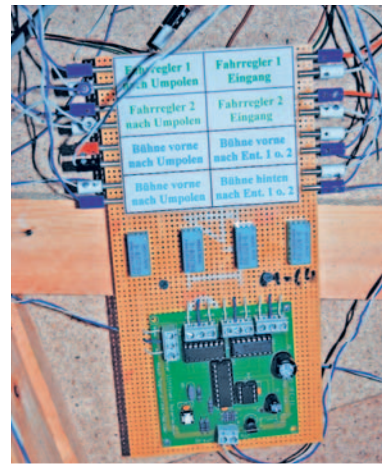
dafür, dass die Orientierung der Bühne nicht verloren geht. Nach eventuellen Verhakungen und Ansprechen der Rutschkupplung stellt sich die Bühne wieder in die ursprünglich angewählte Position. Dazu muss auf dem Ring der Referenzpunkt überfahren werden. Nach Abschluss der letzten Bewegung erfolgt die Korrektur.

In unserer anfänglichen Konzeption war die Stromversorgung der einzelnen Abstellplätze mit Schalterdecodern bereits vorgesehen und installiert. Daher fiel es uns auch nicht schwer, alle Kontaktlamellen an den Bühnenenden zu entfernen, was eine entscheidende Voraussetzung für einen gleichmäßigen, ruckfreien Lauf darstellt.

Das Eingabemenü wurde in Basic so gestaltet, dass nach Drücken der Tastenfolge „03mh" die Bühne der ersten Drehscheibe „mit dem Haus" an das Schuppentor von Gleis 3 schwenkt. Die Folge „22oh" bewirkt, dass sich in unserem Fall die zweite Bühne auf Gleis 22 hin bewegt. Das Bühnenhaus kommt gegenüber zum Halt („ohne Haus"). Dabei wird die Stromversorgung im Schuppen so durch Digitalschalter gewählt, dass die Lokomotiven herausfahren. Die Eingabe „mh03" oder „oh22" kehrt die Fahrtrichtung um, die Lokomotiven verlassen die Bühne in Richtung Schuppen. Jeder weitere Stellbefehl bewirkt gleichzeitig, dass der zuletzt angewählte Zielstandplatz stromlos geschaltet wird.

Das gesamte Bahnbetriebswerk mit seinen zwei Drehscheiben, 33 Schuppenplätzen und rund 40 Haltepunkten an den Versorgungsstellen (Kohle, Kohlenstaubbunker, Wasser, Sand, Entschlackung usw.) wird nur mit einer PC-Tastatur und zwei einfachen Fahrreglern, die ihren Strom aus einem Schalternetzgerät beziehen, gesteuert. Dabei zeigt ein Monitor unter dem Tisch zur etwaigen Kontrolle den Progammablauf und -stand an. Unser System ist so ausgelegt, dass sich zukünftig auch Träume mit Gleisplanstellwerken zum Anklicken und andere Ideen verwirklichen lassen.

Michael Menzendorff



Fotos: Menzendorff

Die verschiedenen Änderungen der Fahrtrichtung werden durch die blauen zweipoligen, bistabilen Relais programmgesteuert ausgeführt.

BASTELTIPPS

Pension Sachsenruh

Ein himmelblauer Trabant wird mit einem Müller-Dachzelt ausgestattet.

Als Reminiszenz an den Produktionsbeginn des Müller-Autodachzeltes vor 30 Jahren gibt es seit Sommer dieses Jahres von der Firma Herpa den Trabant 601 Universal (Kombi) mit Zeltaufbau im H0-Maßstab. Modellbahner, die eine DDR-Campingszene in H0 nachgestalten möchten, werden weitere Varianten vermissen. Einem breiten Publikum aus Ost und West ist sicher die „Pension Sachsenruh" durch den Film „Go Trabi Go" bekannt geworden. Deshalb hier mein Basteltipp, der gut in die Zeit passt: Man besorgt sich im Handel einen Trabant mit Dachzelt und dazu eine gletscherblaue 601-Limousine, ebenfalls von Herpa. Das tolle an den Herpa-Trabis ist, dass sich die Dächer sehr leicht abnehmen lassen. Nun muss man nur noch die Dachzeltplatte vom Universal-Dach auf das Limousine-Dach kleben. Dabei sind allerdings Richtung und Abstand zum Fahrzeugheck zu beachten. Als kleines Extra kann man noch aus Papier eine Fahrplane basteln, die schwarz gefärbt werden sollte (siehe Bild unten). Das Müller-Autodachzelt wurde so konstruiert, dass es auch auf andere Fahrzeuge aus dem Ostblock passt. Wer mag, kann probieren, es auf einem Lada, Wartburg oder sogar einem Barkas zu montieren. *Tony Böttger*



So sieht die „Pension Sachsenruh" komplett aus.



Die Herpa-Trabant-Limousine mit angepasster Dachzeltplatte.



Eine selbst gebastelte schwarze Plane (links) deckt das H0-Zelt ab.

Fotos (3): T. Böttger

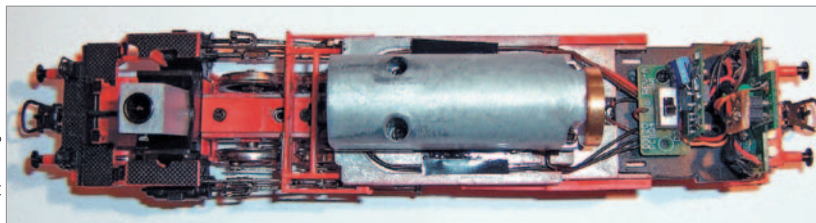
Ruhiger laufen

Ein Baustein der Firma Uhlenbrock verbessert die Fahreigenschaften von Dampflokomotiv-Serienmodellen.

Mancher Analog-Modellbahner ärgert sich über zu schnelle Loks, wenn man auf Streckenabschnitten mit Konstanteinspeisung fährt, oder zu langsame, wenn man einen Dampfgenerator einbaut. Abhilfe schafft hier ein elektronisches Getriebe von Uhlenbrock (Art.-Nr. 52 200). Ohne großen Eingriff in das Fahrzeug lässt sich der Baustein vor den Motor schalten. Da sich der Baustein kaum erwärmt, kann man ihn in fast jede Lok einbauen. Das Einstellen der gewünschten Höchstgeschwindigkeit und des Ausrollweges erfolgt über Potentiometer. Die beiliegende Beschreibung ist so gut, dass Modellbahner, die sich sonst nicht an elektronische Bauelemente herantrauen, den Einbau problemlos nachvollziehen können. Wenn man generell auf Digitaldecoder verzichtet, kann man den Kurzschlussstecker bei neuen Lokomotiven als Lötpunkt nutzen. Damit wird auch das Nachrüsten von Dampfgeneratoren in Nebenbahnloks interessant: Ohne dass die Lok mit Höchstgeschwindigkeit über die Modellbahnanlage rasen muss, erreicht man eine gute Dampfentwicklung. *Andreas Schurig*



Die Seitenansicht des vorgeschalteten Elementes von Uhlenbrock.



Eine 84 von Liliput erhielt Rauchgenerator (li.) und das elektronische Getriebe (re.).

Fotos (2): Schurig



Artemanos-Modellbaumseminar, **Teil 11** Forum

Nur wer nichts tut, macht auch keine Fehler. Wir stellen nun das Konzept zur Diskussion.

Die grüne Revolution



Diese Stieleiche ist mit einer Modellhöhe von 32 Zentimetern ein gut ausgewachsener Baum.

Gut in Form, natürlich wie gewachsen: Grundsätze, die nicht nur für unsere Künstlerbäume, aber natürlich für sie ganz besonders gelten. Ob nun die mächtige Stieleiche (Quercus robur) oder die Sommerlinde (Tilia platyphylos), die Wiedergabegenauigkeit sorgt für Glanzlichter auf jeder Modellbahnanlage. Ein Ziel, dessen Erreichen je nach Vorkenntnissen und modellbauerischer Erfahrung mit Zeit verbunden ist.

Manchen ging´s zu schnell, den meisten allerdings viel zu langsam. Hans-Urs Schwarze beispielsweise schrieb uns: „Jetzt reicht´s! Mehr als einen halben Artikel über den richtigen Gebrauch eines Heißluftföns zu dozieren, das geht zu weit.“

Stimmt, da sind wir wohl über das Ziel hinausgeschossen, eingedenk der rechtlichen Problematik heutiger Produkthaftung. Man denke nur an jenen US-Amerikaner, der nach einem Flurschaden einen deutschen Autobauer erfolgreich verklagte, nur weil in der Bedienungsanleitung ein Hinweis darauf fehlte, dass beim Betätigen des Gaspedals der Wagen beschleunigt!

Sei´s drum, heiße Luft jedenfalls wollten wir nicht produzieren und schon gar nicht an den Erwartungen unserer Leserschaft vorbeipublizieren. „Ich frage mich, wieviele Lektionen noch kommen werden, um bei den so oft zitierten Künstlermodellbäumen anzukommen“, teilte uns etwa Ralf Siegert mit.



Knorrige Unteräste, zur Spitze stark verwinkelt: Schon der Baumrohling zeigt die Vorbildtreue.



Gut in Form: Natürlich wie gewachsen zeigt sich auch das H0-Modell einer Sommerlinde.



Dank Konservierung mit Kunstharz wirken die Konturen der Lindenäste ganz besonders weich.

Fotos: Joachim Schulz

Deshalb gönnen wir uns allen erst einmal eine Verschnaufpause. Zeit für uns, das Konzept zu überdenken, Zeit für Sie, unsere Leserinnen und Leser, uns mitzuteilen, ob Sie überhaupt Interesse am Thema Eigenbau von Modellbäumen haben und, falls ja, was wir Ihrer Meinung nach in jedem Fall ändern und besser machen sollten.

Haben Sie Fragen zu den bisherigen Folgen, können Sie sich auch direkt an folgende E-Mail-Adresse wenden: josh@artemanos.de.

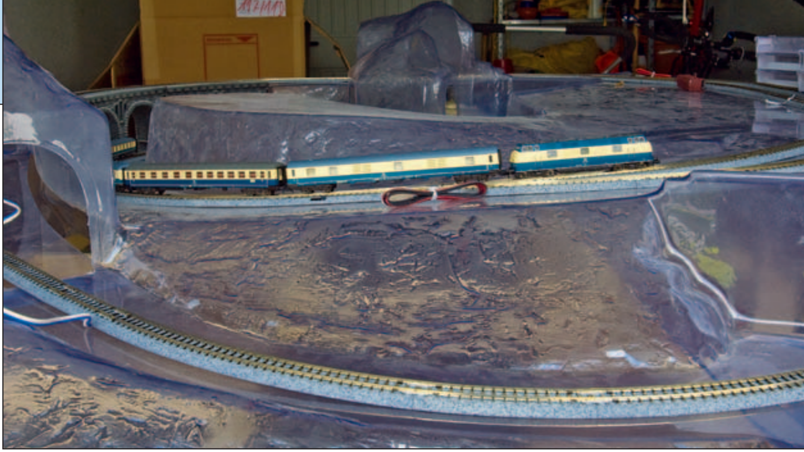
Bis dann! *Josh/hc*



Gestaltungs-Spielraum

Teil 1

Nochs Kreativ-Gelände Chiemgau lädt ein, Modellbau-Talent zu entwickeln. Grund genug für den Autor, einmal Kontakt mit der Baugröße N aufzunehmen.



Die erste Probefahrt nach Auslegen der Schienen offenbart die starken Steigungen.

Mit Styrodur und Karton wird der Schattenbahnhof angehoben und die Neigung der Rampen entschärft.



Auhagens Bahnhof Krakow, ein Piko-Güterschuppen und die tolle Windmühle von Permo reichen als Gebäude auf der ländlich geprägten Anlage aus. Das gesparte Geld investieren wir in Figuren und Autos von Noch, Permo und Gabor.

Der Modelleisenbahner an sich gilt als kreativer Kopf. Für Hobby-Kollegen, die ihre Fähigkeiten eher bei der Ausgestaltung, denn bei Holzarbeiten sehen, bietet Noch das Kreativgelände Chiemgau an.

Auf Basis des Kreativgeländes Chiemgau gibt es bislang zwei von Profis gebaute Anlagen, die beide mit Märklin-C-Gleis ausgestattet wurden. Noch eine Anlage in H0 zu bauen, wäre also etwas langweilig gewesen, zumal es eine sehr gute Lehr-DVD (Art.-Nr. 71924) gibt. Da der vorliegende Artikel die meisten Vorgehensweisen nur anreißen kann, sei Interessenten ausdrücklich der Kauf der DVD nahegelegt.

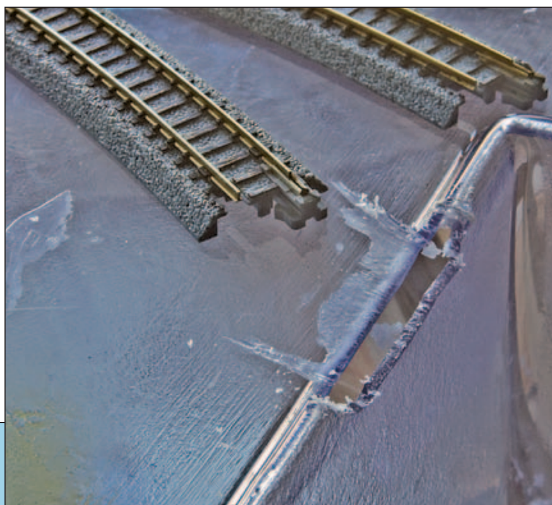
Mit Spannung erwartete ich die Anlieferung des mit Ausnahme des Holzrahmens aus transparentem Kunststoff gefertigten Anlagen-Rohdiamanten. Wer die Anlage auf dem Dachboden aufbauen möchte, sollte sich vergegenwärtigen, dass das Gelände bereits „naggisch" 150 x 130 x 47 cm groß ist. Dem Elan des Modellbauers ist es abträglich, wenn sich Treppenhaus oder Dachbodenluken gegen das Passieren des Gelände sperren. Im Zweifelsfall ist es günstiger, sich im Baumarkt Styropor-Platten zu besorgen und einen Hohlkörper mit den Anlagenmaßen zu basteln.

Die, wie sich herausstellte, zu Recht gelobten Elemente des Kato-Unitrack-Systems finden sich bei Noch im Sortiment, weshalb sie über jeden Fachhändler problemlos zu beziehen sind. Als einziger Nachteil des Bettungsgleis-Systems erwies sich das Fehlen von Bogenweichen. Trotzdem ließen sich im Schattenbahnhof drei, im oberen Bahnhof zwei Durchfahrtsgleise unterbringen. Rangieren kann man oben auch.

Die hier vorgestellte Anlage wird digital betrieben und kann dank Belegtmeldern auch automatisiert werden. Da die Weichen sich auch so stellen →



Der Karton ist kaum größer als das darin sicher verstaute transparente Kreativ-Gelände.



Der zähe Kunststoff lässt sich mit Bohrmaschine und Stichsäge gut bearbeiten.



Die Qualität der Schienenverbinder erkennt man daran, dass man die abgebildete Gleisanlage ungeteilt ins Gelände einfädeln kann.

lassen, dass der Strom nur durch den angewählten Strang fließt, eignet sich Unitrack auch bestens für den Analog-Betrieb. Übrigens sind alle Weichen serienmäßig mit einem elektrischen (Gleichstrom-) Antrieb ausgestattet. Höchst erfreulich ist die sehr gute Stromleitfähigkeit der Gleise und Schienenverbinder.

Das Austüfteln des Gleisplans dauerte geraume Zeit, doch entstand letztlich eine recht elegante Anlage. Das einzige dem Gelände beiliegende Zubehör sind die beiden Brücken, die für die Testfahrten zunächst zum Einbau kamen.

Dann erfolgt die erste Probefahrt mit einer analogen Fleischmann-221. Trotz der giftigen Steigung von stellenweise mehr als sechs Prozent, zieht die Lok immerhin vier 26,4-m-Wagen in beiden Richtungen die Steigung hinauf. Den zweiten Testzug hat eine ebenfalls vierachsige US-Diesellok von Atlas zu befördern, die allerdings nur milde Zugkräfte entfaltet. Bei zwei Wagen war Schluss mit Vortrieb, was mein Sohn mit „Papi, warum hast du den Zug angehalten?“, kommentierte. Papi kam die Idee, dass man die Steigung entschärfen könnte, indem man den Schattenbahnhof höher legt. 2 cm starkes Styrodur ist eine gute Wahl, wenn man später mit den Patschhändchen noch einigermaßen bequem in den Untergrund eindringen möchte. Da man das Styrodur streifenweise durch die Wartungsöffnungen an der einen Seite durchfummeln muss, dürfen die Streifen nur etwa 10 cm breit sein. Wenn man einen Helfer hinzuziehen kann, der die Gleise im Bereich der Öffnung hoch hält, kann man das Styrodur sogar einschieben, ohne die Gleise wieder entfernen zu müssen.

Mit Styrodur-Stücken und Karton-Streifen werden dann die Rampen entschärft. Die Stahlbrücke erhält eine Unterfütterung, da beide Enden nun 2 cm höher liegen als bislang. Nach geringfügigen Korrekturen an der Trasse befährt die schwächliche US-Diesellok mit immerhin sechs schweren US-Güterwagen die Anlage in beiden Richtungen. Der 221 kann man eine Last von sieben Schnellzugwagen zumuten – eine Garnitur, die allerdings das Fassungsvermögen des oberen Bahnhofs bereits überfordert.

Die maximale Steigung muss sich immer an der schwächsten Lok orientieren

Wer seine Anlage nicht bewegen möchte, kann die mit hervorragenden Schienenverbindern gesegneten Kato-Gleise im Schattenbahnhofsbereich lose liegen lassen. Wer die Bahn zu Transport-Zwecken auch einmal senkrecht stellen will, sollte die Gleise zunächst noch einmal ausbauen. Vorher sollten diejenigen, die einen Automatik-Betrieb anstreben, mit einem Klecks Abtönfarbe die Position der Anschlüsse am Gleis und deren Position auf dem Styrodur anzeichnen. Anschließend entfernt man die Gleise und das Styrodur. In Letzterem verbindet man die Markierungen mit Kanälen, die später die Kabel zwischen Schienen und Belegtmeldern aufnehmen. Die Gleise versieht man mit Isolier-Schienenverbindern und lötet die Versorgungsleitungen am Gleis an. Zur Durchführung der oberirdischen Leitungen in den Untergrund, bohrt man mit der Klein-

Die Umgebung der nun angehobenen unteren Ebene wird mit Noch-Krepp und Heißkleber verkleidet und später mit Spachtel überzogen.



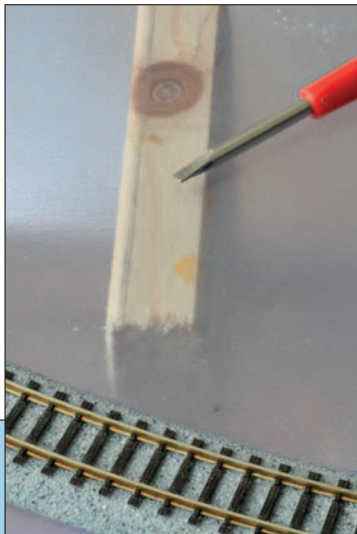


Die ECoS-Digitalzentrale von ESU wird nach der endgültigen Gleisverlegung mit Weichen und Belegtmeldern vertraut gemacht.

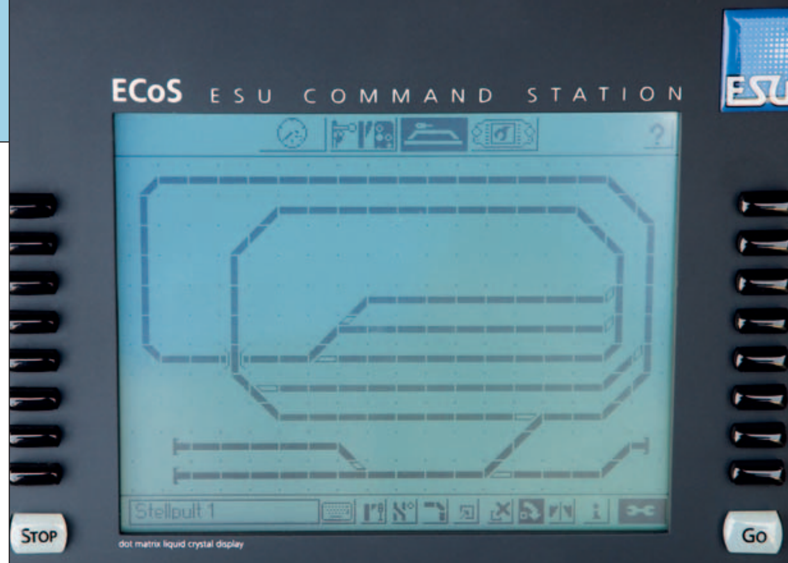
bohrmaschine mit möglichst geringer Drehzahl Löcher in den zähen Kunststoff. Geschickterweise wählt man die Leitungslänge so, dass man die Litzen ordentlich und möglichst gebündelt zur Elektronik-Zentrale führen kann. Im Gleisplan notiert man die Nummer des jeweiligen Belegtmeldeabschnitts und versieht das Ende der Drähte mit einem Stück Klebeband, auf dem man ebenfalls die Nummer des Meldeabschnitts notiert. Das elektronische Herz der Anlage wird auf einem klappbaren Brett montiert, das zwischen zwei Streben des Rahmens unter dem Schattenbahnhof sitzt. Für alle Arbeiten im Untergrund erweist sich die transparente Außenhaut ohne Landschaft als segensreich, da man so jederzeit genügend Licht zum Arbeiten hat. So lassen sich im Schattenbahnhof Gleise durch den Einblick von oben problemlos zusammenstecken. →



Auf dem hübschen Noch-Strukturfolienpflaster parken der H6-Bus und Trabis (Gabor) und ein Wiking-Traktor.



Damit der Bahnhof auch bei exzessivem Gipsgebrauch waagerecht liegt, sollte man notfalls Stützen in der unteren Ebene einziehen.



Das Gleisbild auf der ECoS: Der Übersichtlichkeit wegen ist der Schattenbahnhof in Richtung Anlagenmitte gewandert.

Fotos: Frickel

S88n-Belegtmelder/-Rückmelder (RM-GB-8N, Art.-Nr. 320102) von Littfinski-Datentechnik übernehmen die Aufgabe, die ECoS-Zentrale mit Informationen zu versorgen. Die aus allen Richtungen zum Elektronik-Brett verlaufenden Kabel werden unterwegs mit Klettband an Streben befestigt und die Enden an den Gleisausgängen der Belegtmelder angeschraubt. An Lüsterklemmen kommt die Gleisspannung von der ECoS an und wird zum Gleis beziehungsweise zu den Belegtmeldern verteilt. Da die wenigen Gebäude später eine Beleuchtung erhalten sollen, reserviere ich außerdem drei Lüsterklemmenpaare für diese und weitere Funktionen. Eine Eigenart aller s88-Rückmelder ist die nicht freizügige Verteilung der Adressen. Trägt der erste Rückmelder die Melder-Adressen 1 bis 8, so erhält der nächste die Adressen 9 bis 16. Nachdem der Kabelsalat angerichtet ist, steht die Aufgabe an, die ECoS mit ihren neuen Geschäftspartnern vertraut zu machen. Das geht einfach, wenn man zunächst im Magnetartikel-Menü die Weichen eingibt. Anschließend ruft man das Gleisplanprogramm auf, und erstellt den Gleisplan. Die ECoS kennt die Weichen bereits aus dem Magnetartikel-Menü und zeigt beim Aufrufen des Elements die möglichen Bezeichnungen an.

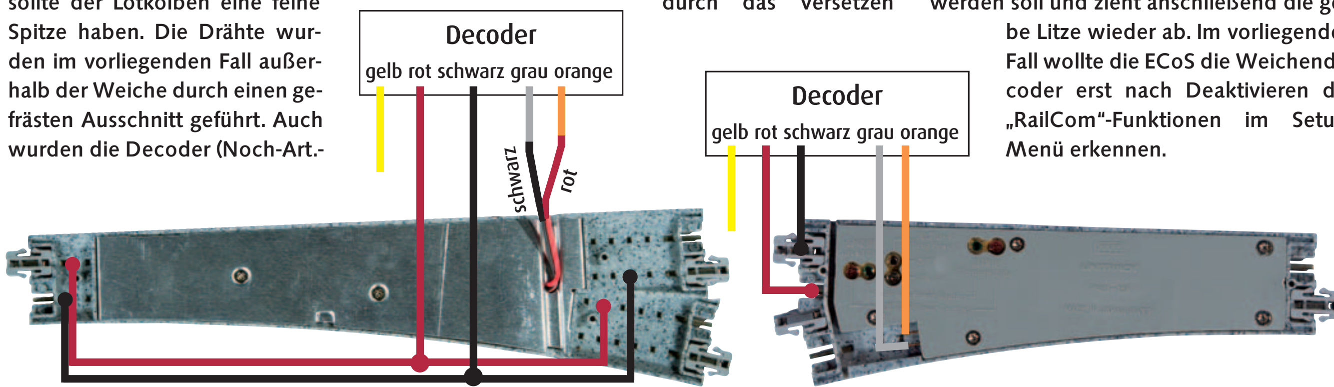
Da die Stromaufnahme der N-Fahrzeuge gering ist, der ECoS-Booster aber satte 4 A Strom liefert, kann man die Beleuchtung beruhigt per Decoder über den Fahrspannungsausgang laufen lassen. Von dort bezieht der für das Schalten weiterer Funktionsartikel zuständige ESU-Switch-Pilot auch die Digitalspannung. Wegen der klobigen Form der in den Sortimenten der Hersteller gefundenen N-Signale kommen vorerst selbst gefrickelte Dummies nach einem DR-Vorbild (Signalbilder Hl 100 bis Hl 102) zum Einsatz.

Der nächste Teil des Bauberichts befasst sich mit der Gestaltung des Bahnumfelds.

Jochen Frickel

Weichen-Digitalisierung

● Die Weichen mit dem 718-mm-Radius (links) muss man mit einem kleinen Kniff für den Automatikbetrieb tauglich machen. Um die stellungsabhängige Stromführung zu überlisten, verbindet man die durchgehende Schiene des geraden Gleises mit der ans Herzstück anschließenden Schiene des abzweigenden Strangs und die durchgehende Schiene des abzweigenden Strangs mit der ans Herzstück anschließenden Schiene des geraden Strangs. Um die Litzen mit den Schienenprofilen zu verbinden, sollte der Lötkolben eine feine Spitze haben. Die Drähte wurden im vorliegenden Fall außerhalb der Weiche durch einen gefrästen Ausschnitt geführt. Auch wurden die Decoder (Noch-Art.-Nr. 74893) im Gelände unter einem Klebebandstreifen, statt, wie von Noch vorgeschlagen, unter der Gleisbettung abgelegt. Auch beim Anschluss habe ich einen anderen Weg eingeschlagen, da ich die Weichen-Bodenplatten nicht öffnen wollte. So wird die Spannung für den Decoder an den ohnehin bereits mit den Überbrückungskabeln versehenen Punkten abgegriffen. Bei den kurzen Weichen (rechts) geht die Umstellung auf die Stromführung über beide Schienenstränge einfach durch das Versetzen zweier Schrauben (in der Zeichnung rot markierte Schrauben müssen in die grünen Löcher eingeschraubt werden). Die Digitalspannung erhält der Decoder über an den Schienenverbindern angelötete Litzen. Zur Programmierung der Decoder legt man bei abgeschalteter Gleisspannung die gelbe Leitung an eine der beiden Schienen und schaltet dann die Spannung ein. Der Programmiermodus ist nun aktiviert. Zur Einstellung der Adresse betätigt man einfach an der Zentrale die Taste, die der Weiche zugeordnet werden soll und zieht anschließend die gelbe Litze wieder ab. Im vorliegenden Fall wollte die ECoS die Weichendecoder erst nach Deaktivieren der „RailCom“-Funktionen im Setup-Menü erkennen.



Pikos neu konstruierter Gliederzug DGBgqe der Deutschen Reichsbahn hebt sich dank der besonderen Vorbildkonstruktion auch im H0-Maßstab von Einzelwagen ab.

Eisenbahn-Wurm



Der 1970 bei VEB Waggonbau in Görlitz gebaute Doppelstock-Gliederzug stellt eine Weiterentwicklung des ab 1957 gebauten Typs dar, dessen Modellnachbildung schon zu DDR-Zeiten von Prefo angeboten wurde.

Der Neue unterscheidet sich in diversen Details vom Vorgänger, am augenfälligsten wohl durch die auf den Jakobsdrehgestellen angeordneten Einstiegssegmente, was für jeden Wagenübergang gleich zwei Faltenbalgübergänge zur Folge hat. Entsprechend elegant schlängelt sich Pikos H0-Replik dann sogar über weniger schlanke Modell-Weichenstraßen und gibt dabei stets ein angenehm geschlossen wirkendes Zugbild ab.

In seidigen Mattfarben sauber lackiert und lupenrein bedruckt, präsentiert sich die gelungene Neukonstruktion. Deren glasklare und mit Dichtungsnachbildungen versehenen Fenstereinsätze sitzen zeitgemäß spaltfrei in den Höhlen. Eine Augenweide stellen die angenehm mattschwarzen und scharfkantig gravierten Drehgestelle dar. Selbstverständlich trägt jenes Drehgestell unter dem Steuerabteil eine Sandstreueinrichtung. Feine angesetzte Scheibenwischer zieren dessen Führerstandsfenster bereits ab Werk. Gleiches gilt für die Griffstangen auf dieser Seite sowie neben den zurückversetzten Einstiegen an beiden Zugenden.

Steuerleitung und E-Heizungskabel sind auf der Führerstandsseite angesetzt, am anderen Zugende lediglich angespritzt. Kupplungsimitation und Bremsschläuche liegen zur Selbstmontage für den Fall bei, dass der Betriebsmodellbahner

---

Sächsische Schmalspur-Postwagen bietet SEM als Kleinserien-Fertigmodelle für H0e an.

Kurz-Post

Die Deutsche Post beschaffte 1950 zwei nach Einheitswagen-Kriterien entwickelte Postwagen (Spurweite 750 mm) und setzte sie leider nur wenige Jahre auf der Strecke Wilkau-Haßlau – Schönheide ein.

Gemeinsam mit Beckert-Modellbau bietet SEM (Info: SEM, Tino Eisenkolb, Karl-Liebknecht-Siedlung 10, 08451 Crimmitschau, Tel. 03762/ 40190, Internet: www.sem-kleinserien-crimmitschau.de.tl) ein aus Messing gefertigtes Modell (Bestellnr. 32060) für H0e an. Der Vierachser gefällt durch den maßstäblichen Wagenkasten und zahlreiche separat angesetzte Details wie Trittstufen und Dachlüfter. Die Lackierung ist sorgfältig ausgeführt, auch wenn die Trennkante zwischen Dach und Seitenwänden bei genauem Hinsehen stellenweise etwas ausfranst. Bei reinen Handarbeitsmodellen kann man das verzeihen.

Die Fahreigenschaften sind gut. Das Kuppeln mit anderen Fahrzeugen geschieht über ebenso feine wie betriebssichere Trichterkupplungen von Technomodell. Stangen liegen allerdings nicht bei. Auf Wunsch werden auch beispielsweise zu Bemo-Modellen kompatible Bügelkupplungen montiert.

Der Preis für den hübschen H0e-Vierachser liegt im bei Messing-Kleinserienmodellen üblichen Rahmen.

Jochen Frickel



Der Post-Vierachser erfreut mit feinen Details und ist mit beiden Betriebsnummern erhältlich.

AUF EINEN BLICK

PRO *Wertige Messing-Bauweise; feine Detaillierung; gute Fahreigenschaften*

KONTRA *Trennkante Dach/Seitenwand unsauber lackiert*

PREIS *195,50 Euro*

URTEILE ☒ ☒ ☒ ☒



Im Gegensatz zu den Spielzeug-Raupen hat sich der H0-Gliederzug bereits zu einem wunderschönen Modell verpuppt.

AUF EINEN BLICK

PRO *Extrem saubere Ausführung; angesetzte Details; sehr gut wirkende Spitzenbeleuchtung*

KONTRA *Etwas kniffelige Kupplungsverbindung; hoher Preis*

PREIS *UVP 399 Euro*

URTEILE ■ ■ ■ ■

an der Steuerwagenfront keine Modellkupplung benötigt. Gleichwohl lässt sich zur Ausstellung in der Vitrine auch das andere Zugende veredeln.

Etwas kniffelig gestaltet sich das Verbinden und Trennen der Wagen, die mit einer elektrisch leitenden Spezialkupplung versehen sind, um den Einbau einer Innenbeleuchtung zu ermöglichen. Bereits bei geringer Fahrspannung erstrahlt die dank warmweißer LED realistisch wirkende Spitzenbeleuchtung des Steuerwagens. Läuft dieser am Zugende, zeigt er das rote Schlusssignal.

Je nach Angebot 350 bis 400 Euro muss der Modellbahner berappen, um in den Genuss dieser aufwendig konstruierten, praktisch neunteiligen Garnitur zu kommen. Dies mag zwar recht teuer erscheinen, doch bekommt man eben auch einen qualitativ wirklich guten Gegenwert geboten.

Michael Robert Gauß



BLITZ-LICHT

BR 152 der DB AG von Lima in H0



AUF EINEN BLICK

PRO *Proportionen; Gravuren; Lackierung und Beschriftung; Fahreigenschaften; Zugkraft; Preis*

KONTRA *Gleisräumer; Isolatoren; runde Front; zu schnell*

PREIS *UVP 129 Euro*

URTEILE ■ ■ ■

Als überarbeitete Wiederauflage erscheint die 152 bei Lima. Vorbildgerechte Steckdosen und Aufstiege für die Stirnseiten liegen bei. Die Gleisräumer der ersten Ausführung (Vorserienlok 152 001) sind an 152 112 falsch. Ansonsten gefallen die Proportionen, auch wenn die Stirnseiten etwas rund ausgefallen sind. Die Verbindung zwischen Isolatoren und Stromabnehmern könnte man nachrüsten. Stärken der Gestaltung sind sorgsam eingepasste Scheiben, vorbildgerecht geformte Griffstangen und die sehr schön gravierten Drehgestellblenden. Auch Lackierung und Beschriftung sind zeitgemäß ausgeführt. Die Fahreigenschaften sind sehr gut: Von minimal möglichen 1 km/h bei 0,8 V bis zur stark überhöhten Höchstgeschwindigkeit (213 km/h bei 12 V, Vorbild 140 km/h bei 7,8 V) rollt die Lok leise. Der stattliche Auslauf (181 mm aus 140 km/h) und die bärige Zugkraft (158 g = Zug mit 94 Achsen in der Ebene) machen das Modell zu einem angenehmen Zugpferd. Die kaltweiße LED-Beleuchtung passt zu einer modernen Lok. Der Preis ist fair.

yo



BLITZ-LICHT

Diesellok ND-5 von Bachmann in H0



Ab 1984 wurden von der amerikanischen C-36-7 (General Electric) 422 Exemplare nach China exportiert und als ND-5 in Dienst gestellt. Das komplett neu entwickelte H0-Modell von Bachmann (Art.-Nr. CD01011, Vertrieb über Liliput) gefällt mit vielen separat angesetzten Details, passgenauer Verglasung, durchbrochenen Trittstufen und geätzten Lüftergittern auf dem langen Vorbau. Der Geschwindigkeitsbereich reicht von 1 bis 145 km/h (1,7 bis 12 V) bei stets leisem Geräusch. Die Zugkraft (74 g über die Seilrolle) genügt, um 25 Güterwagen in der Ebene zu befördern. *yo*

AUF EINEN BLICK

PRO *Formgebung; Fahreigenschaften; leiser Lauf*

KONTRA –

PREIS *UVP: 169 Euro*

URTEILE 5 von 5

Piko erweiterte sein G-Angebot erneut: Der dreiachsige DB-Umbauwagen brilliert als wahre Augenweide.

Grüne Hoffnung

Freilich bleiben regelspurige Modelle auf schmalspurigem Gartenbahngleis stets ein Maßstabskompromiss. Doch dank höherer Popularität der Regelspur-Vorbilder erschließt sich der Gartenbahn eben auch eine völlig neue Dimension.

Bereits auf den ersten Blick begeistert der jüngste Spross der Piko-Spur-G-Flotte, der dreiachsige Umbauwagen B3yg der Deutschen Bundesbahn. Die Proportionen wirken im Vergleich mit den gedrungener erscheinenden Interpretationen der DB-Diesellok 218 oder des Schienenbusses sogar glaubhafter. Der bereits am VT 98 praktizierte Kunstgriff, die Fenster zu verkleinern, um trotz Wagenkasten-Verkürzung deren Proportionen in Form und Abstand zu erhalten, ist beim B3yg gut gelungen.

Sauber seidenmatt lackiert präsentiert sich der Wagenkasten, mit dem das in einem warmen, angenehm dunklen Grauton gespritzte Dach bestens harmoniert. Die exakt eingepassten Übersetzfenster warten mit wohltuend matten Aluminiumrahmen auf. Ins Gesamtbild fügt sich auch das erfreulicherweise nicht reinweiß, sondern hellgrau erscheinende Toilettenfenster.

Auch die in mattem Graumetallic durchgefärbten Kunststoffteile der Trittbretter und Griffstangen der Einstiege setzen diese gefällige Linie ebenso konsequent fort wie das seidenmatt schwarz lackierte Fahrwerk. Die mehrfarbige Bedruckung des Modells fiel ohne Fehl und Tadel aus und vollendet insbesondere im Rahmenbereich perfekt dessen, dank scharfkantiger und detailreicher Gravuren, erstklassiges Erscheinungsbild. Der Kasten für die elektrische Heizung wurde sogar mit entsprechend erhabenen Anschriften versehen. Einzig der helle Elektropfeil kennzeichnet als Aufdruck mit Fernwirkung dieses Bauteil.

Ausgezeichnet wirkende Bremsbacken verzögern vorbildentsprechend ausschließlich die beiden außen liegenden Radsätze. Etwas schade angesichts derartiger Herrlichkeit ist nur, dass das Dach an den Stirnseiten etwas übersteht und, dass der quer liegende Gummiwulst über dem Wagenübergang nicht durchbrochen wurde. Zudem laufen die montierten Kunststoffräder ein wenig unrund.

Für einen Verkaufspreis von 109,99 Euro wird ohne wenn und aber ein sehr guter Gegenwert geboten.

Michael Robert Gauß



Die Bad Waldseer Spätsommer-Sonne hebt die feinen Gravuren an Aufbau und Fahrgestell der Piko-Neuheit hervor.

AUF EINEN BLICK

PRO *Bestens gelungene Farbgebung und Detaillierung; stimmig wirkende Proportionen*

KONTRA *Etwas unrunder Radlauf*

PREIS *UVP: 109,99 Euro*

URTEILE 4,5 von 5



BLITZ-LICHT

Amerikanische DD40AX von Bachmann in H0

Bachmann hat den Antrieb (zwei Motoren) der DD40 AX (Art.-Nr. 62104) überarbeitet. Serienmäßig ist ein nicht lastgeregelter Decoder (analog 1 bis 224 km/h bei 2,8 bis 12 V, digital 1 bis 247 km/h) an Bord, den Digitalbahner gegen einen besseren tauschen sollten (Schnittstelle NEM 652). Der Auslauf ist mit maximal 79 cm überreichlich. Das Blinklicht auf dem Dach ist funktionsfähig. Das auf allen Achsen angetriebene Modell zieht in der Ebene 34 US-Güterwagen (103 g über die Seilrolle) mit schnarrendem Getriebegeräusch. Die Gravuren der maßstäblich langen Lok entsprechen einem Einsteigermodell, der Preis allerdings auch. So gesehen, geht das Preis-Leistungs-Verhältnis in Ordnung. *yo*

AUF EINEN BLICK

PRO *Maßstäblichkeit; Druckqualität; Preis*

KONTRA *Einfache Gravuren; einfacher Decoder; Getriebegeräusch*

PREIS *UVP 99 Euro*

URTEILE





BLITZ-LICHT

Wechselstrom-DB-23 von Roco in H0

Digital wie analog betrieben, zeigt die Wechselstrom-23 sehr gute Fahreigenschaften. Neben dem Schleifer flüstert auch der Antrieb (1 bis 170 km/h, analog 6 bis 122 km/h). Die nun aus Metall gefertigten Räder stehen der 23 sehr gut. Die Proportionen wurden stimmig umgesetzt. Etwas klobig geriet die Abdeckung der Lichtleiter zu den unteren Stirnlampen. Auf einen Umlauf aus Metall muss man weiterhin verzichten. Die Pufferhülsen sollte der Modellbahner selbst rot anmalen. Lackierung und Beschriftung können mit Ausnahme der unterschiedlichen Rottöne im Fahrwerksbereich gefallen. Der Preis geht noch in Ordnung *yo*

AUF EINEN BLICK

PRO *Stimmige Proportionen; schöne Metallräder; hervorragende Fahreigenschaften; sehr leiser Lauf*

KONTRA *Unterschiedliche Rottöne; labiler Umlauf; Farbe Pufferhülsen*

PREIS *UVP 254 Euro*

URTEILE



Jürgen Veit offeriert Fans sächsischer Eisenbahnen ein Läutewerk.

Läut-Malerei

Da der Einsatz von Läutewerken keineswegs nur auf Schmalspurbahnen beschränkt war, darf sich auch der Normalspur-Bahner über das Veit-Produkt freuen.

An allen sächsischen Strecken kamen bis in die 1970er-Jahre solche Läutewerke an Bahnübergängen und in Bahnhöfen zum Einsatz. Das H0-Fertigmodell (Art.-Nr. 99021) besteht aus Messing und weist scharfe Gravuren auf. Auch die maßstäbliche Umsetzung der Läuteapparatur und die superfeinen Verzierungen am Dach machen das Betrachten zum Vergnügen. Hohes Niveau hat auch die seidenmatte Lackierung. Für unverbindlich empfohlene 21,90 erhält der H0-Bahner die perfekte Nachbildung eines sächsischen Läutewerks. *Jochen Frickel*

AUF EINEN BLICK

PRO *Fertigmodell; maßstäblich; tolle Gravuren; sehr gute Lakkierung*

KONTRA –

PREIS *UVP 21,90 Euro*

URTEILE ■ ■ ■ ■ ■



Das fertig montierte und lackierte Läutewerk ist ein Blickfang an jeder H0-Anlage nach sächsischen Motiven.

Unter dem Namen Washes stellt Vallejo lasierende Farben her.

Leicht getönt

Das Ergebnis des Anbringens von Betriebsspuren an Modellen kleinerer Baugrößen (TT, N, Z) ist oft unbefriedigend. Das liegt an den zu stark deckenden Farben, die selbst beim teilweisen Entfernen kein schönes Bild hinterlassen.

Vallejo (Info: www.modellbaufarben.de) hat drei Farben entwickelt (Wash Sepia, #73200; Wash Black, #73201 und Wash Grey, #73202), mit denen man auch Strukturen in kleinen Maßstäben differenziert behandeln kann. Die Farben sind auf Wasserbasis gemischt und riechen kaum. Am vielseitigsten lässt sich der Farbton Sepia einsetzen, der einen bräunlichen Überzug hinterlässt, der gut als Nachbildung von Bremsstaub und Flugrost herhalten kann. Das Grau lässt Flächen ausgeblichen erscheinen, während Schwarz die Tiefen betont. Ungeeignet sind die Wash-Farben für die Darstellung von Ruß, da ihnen die Deckkraft fehlt und sie leicht seidenmatt auftrocknen. In anderen Baugrößen eignen sich die Produkte natürlich ebenfalls zum Altern von Gebäuden und Fahrzeugen, aber auch zum Verfeinern von Figuren.

Die Farben sind in 17-ml-Fläschchen oder 200-ml-Töpfen erhältlich. *Jochen Frickel*

AUF EINEN BLICK

PRO *Schwächer deckend; geruchsarm; ideal für kleine Baugrößen*

KONTRA *Leichter Seidenglanz*

PREIS *2,47 Euro (17 ml)*

URTEILE ■ ■ ■ ■ ▪



Brawas N-119 hat ihr fabrikfrisches Aussehen verloren und sieht jetzt wie eine im Betrieb stehende Lok aus. Im Fahrgestell-Bereich kamen Sepia und Schwarz, an den Seitenwänden Grau, bei den Lüftergittern und am Dach Schwarz zum Einsatz.

Der H0-Güterschuppen von Braunsdorf ist das nächste Highlight der Busch-Lasercut-Offensive

So geht Modellbau heute

Der Autor könnte es sich an dieser Stelle einfach machen und lediglich empfehlen: Modellbahner, kauft den Güterschuppen Braunsdorf! Ende. Aber Sie haben ein Recht auf etwas mehr Information, auch auf die Gefahr hin, dass es inhaltlich sehr dem ähnelt, was im MODELLEISENBAHNER schon bei den Busch-Produkten Tabakscheune, Lupfenturm und Lokschuppen Schönheide geschrieben stand.

Der Güterschuppen Braunsdorf ist das vierte Modell, das ich aus dem jungen Lasercut-Programm von Busch baute und mir fällt kaum noch ein neues Lob ein. Alles, was für die bisherigen Gebäude galt, gilt auch für dieses Modell: Der Zusammenbau ist einfach, weil in der Bauanleitung gut beschrieben, die Teile lassen sich nahezu ohne Hilfsmittel herauslösen, passen präzise und das Endergebnis sieht hervorragend aus.

An dieser Stelle gibt es höchstens kleine Tipps, die man dem Modellbauer mitgeben kann: Vor dem Einsetzen der Türen empfiehlt es sich die Türgriffe zu montieren. Die Fensterrahmen halten auch ohne Klebstoff, so besteht kein Risiko, die Scheiben mit Kleber zu verschmieren. Modellbahner, die den Schuppen einrichten möchten, können sparsam bei der Inneneinrichtung sein, denn durch die Türspalte ist bei den kleinen Fenstern, nachdem das Dach aufgesetzt ist, kaum mehr etwas zu erkennen. Besser ist es, das Ladegut auf die Rampe zu stellen, um die Szene zu beleben.

Ein Super-Produkt zu einem ordentlichen Preis – so geht Modellbau heute.

Stefan Alkofer



Scharfkantige Bauteile, die perfekt zusammenpassen kennzeichnen den Güterschuppen.

AUF EINEN BLICK

PRO *Hervorragende Detaillierung; ansprechende Farbgebung; schlüssiges Baukonzept mit guter Bauanleitung; nur Skalpell und Klebstoff erforderlich; Stabilität*

KONTRA –

PREIS *27,99 Euro (UVP)*

URTEILE 5 Schluss-Signale

Unsere Bewertung

5 Schluss-Signale: **super**
4 Schluss-Signale: **sehr gut**
3 Schluss-Signale: **gut**
2 Schluss-Signale: **befriedigend**
1 Schluss-Signal: **noch brauchbar**



Zum Märklin-Jubiläum rollt ein schönes Modell der DB-23 in H0 an. Die der Bahndirektion Mainz zugeteilte Lok darf sogar vor dem Rheingold eingesetzt werden.

Meenzer Mädche

Für das Jubiläumsjahr 2009 (siehe auch Beitrag ab Seite 70) hatte Märklin bereits 2008 die legendäre H0-23 angekündigt. Trotz der Turbulenzen im Unternehmen wurde die Lok rechtzeitig fertig. Den Modellbahner wird freuen, dass bei der Umsetzung keine falsche Sparsamkeit angesagt war.

Neben der Einhaltung der Grundmaße wissen auch die Proportionen zu gefallen. Übrigens wurde mit der 23 001 erstmals eine Lok mit zurückgesetzten Führerhaustüren und Dachaufsatz in H0 realisiert. Der 1,5 mm zu hoch angesetzte Pufferträger ist der Unterbringung des darunter sitzenden Kupplungs-Normschachts, geschuldet. Da das Original oft auch mit dem Tender voraus unterwegs war, eine sinnvolle Entscheidung. Zu loben ist, dass die 23 im Gegensatz zu anderen Neukonstruktionen der letzten Jahre wieder korrekte Pufferteller (je einmal gewölbt und einmal flach je Stirnseite) tragen darf. Die beiliegenden Kolbenstangen-Schutzrohre entsprechen nicht den Originalen. Alle Leitungen, die beim Vorbild nicht am Kessel anliegen, sind auch am Modell in korrekter Größe freistehend angebracht. Kessel, Fahrwerk und Tender bestehen, wie bei Märklin üblich, weitgehend aus Metall. Trotzdem geriet die Lok mit 440 g nicht allzu schwer. Die wunderschöne seidenmatte Lackierung und die Kesselzierringe sind perfekt ausgeführt. Vorbildentsprechend trägt die Lok für den gewählten Zeitraum teilweise messingfarbene Anschriften. Die unter dem Umlauf sitzenden Lampen tragen LED, weshalb es keine klobigen Lichtleiter gibt. Dass die LED warmweiß leuchten, ist selbst im Analogbetrieb bereits zu sehen, bevor sich die Maschine in Bewegung setzt.

Auch die Ausführung des Fahrwerks geriet erfreulich. Dazu tragen besonders die feingliedrigen Metall-Räder bei. Vorbildgerecht kompakt wirkt dieser Bereich wegen der in Radebene liegenden Bremsklötze, an denen im Falle der Treibradsätze feine Sandstreurohre angespritzt wurden. Einen schönen Anblick bieten auch die scharfkantig gravierten Tenderdrehgestellblenden.

Eine beidseitig kulissengeführte, gekröpfte Deichsel stellt die mechanische Verbindung zwischen Lok und Tender her. Trotz dieser nicht unproblematischen Lösung steht die Lok



Die gelungene Ausführung der 23 ist wahrlich ein Grund zum Feiern für den Märklin-Bahner.

Die Stirnansicht zeigt die freistehenden Laternen, aber auch den etwas zu hoch angesetzten Pufferträger.



STECKBRIEF

- V_{max} (in Fs. 14) 151 km/h
- V_{max} Vorbild (110 km/h) in Fs. 11
- Auslauf aus V_{max} 158 mm
- Auslauf aus 110 km/h 85 mm
- Anfahren (Fs. 1) 2 km/h
- Zugkraft Ebene 152 g
- Zugkraft Steigung 3% 141 g

- **Hersteller:** Märklin, Göppingen
- **Nenngröße, Spur:** H0, 16,5 mm
- **Katalog-Nr.:** 39230
- **Andere Ausführungen:** Wechselstrom digital ohne Sound
- **Gehäuse:** Metall
- **Fahrwerk:** Metall und Kunststoff
- **Kupplung:** Märklin-Kurzkupplung in kulissengeführtem Normschacht
- **Kleinster befahrener Radius:** 360 mm
- **Kraftübertragung:** Vom Motor über Schnecke-/Stirnradgetriebe auf dritte Treibachse der Lok
- **Schwungmasse:** 1
- **Haftreifen:** 4
- **Preis:** UVP 369,95 Euro (mit Sound), 319,95 Euro (ohne Sound)

unter Last nach Kurvenfahrt fast gerade im Gleis. Da erste und dritte Treibachse nicht gefedert sind und die Räder der beiden Haftreifen tragen, bringt die Lok die Bärenkräfte des Softdrive-Sinus-Motors jederzeit auf die Schiene. Auch wenn es im Anlageneinsatz kaum möglich sein dürfte, die Lok an ihre Grenzlast (15 vierachsige Schnellzugwagen wuchtet die 23 über die Drei-Prozent-Steigung) zu bringen, drehen die Räder bei Erreichen derselben durch, was Beschädigungen des Antriebs verhindert. Leise Geräusche von Motor, Getriebe und Schleifer hört der Modellbahner nur bei ausgeschalteter Soundfunktion. Die maßvolle Überhöhung der Höchstgeschwindigkeit geht in Ordnung, da das Vorbild sich in den ersten Betriebsjahren oft als 03-Ersatz (Höchstgeschwindigkeit 130 km/h!) bewähren durfte. Analog reicht der Geschwindigkeitsbereich von 5 km/h (bei 6,5 V) bis 152 km/h (bei 16 V). Der Auslauf bei Stromunterbrechung genügt in der Praxis. Digital wie analog sind die Fahreigenschaften ansprechend, auch wenn man sich im Analogbetrieb einen etwas weicheren Übergang zwischen den Fahrstufen wünscht.

Das vor 55 Jahren vorgestellte erste Märklin-Modell der DB-23 hat mit der hier vorgestellten Neuheit einen würdigen Nachfolger gefunden. Angesichts der gelungenen Ausführung dürfte manchem Modellbahner nicht nur wegen des bevorstehenden Karnevals-Auftakts und des Märklin-Jubiläumsjahres zum Feiern zumute sein. *Jochen Frickel*



Scharf gravierte Drehgestell-Blenden und die separat angesetzten Aufstiege gefallen am vorbildgerecht schlichten Tender.



Die wuchtige Gestalt der 44 haben die Modell-Konstrukteure stimmig in 1:120 umgesetzt.

Bei Roco geht es Schlag auf Schlag. Der TT-Taigatrommel folgt im Blockabstand die 44 in derselben Baugröße.

TT-Jumbo

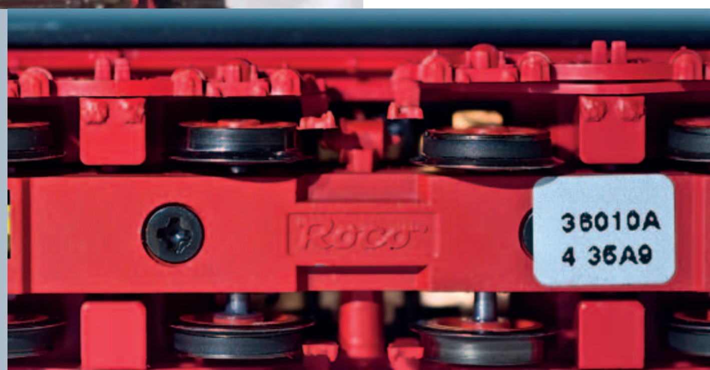


Auch die Stirnansicht vermag zu gefallen. Die schiefe Lampe ist ein Fabrikationsfehler.

Kraft in allen Lebenslagen: Das zeichnete die Originale in ihrer bei der DR bis 1986 währenden Regeldienstzeit aus. Allerdings wollte die 44 sehr gut gefüttert werden, weshalb viele Heizer die kohlegefeuerten Riesen verfluchten.

Das TT-Modell von Roco gibt sich da genügsamer. Bereits 1,7 V reichen aus, um die 44 geräuschlos mit weniger als 1 km/h zum Kriechen zu veranlassen. Bis zum moderat überhöhten Maximaltempo von 99 km/h bei 12 V verbleibt ein gewaltiger Regelbereich. Der Motor sitzt im Tender und treibt die beiden äußeren Achsen an, deren Räder mit Haftreifen belegt sind. So gerüstet, zieht die 44 einen 20 Wagen starken Güterzug in der Drei-Prozent-Rampe an. Das ist bemerkenswert, weil sich in den Zug auch zwei Roco-Clean-Schienenreinigungswagen eingeschlichen hatten! Bemerkenswert schlecht ist allerdings die Stromabnahmebasis: Außer vier Lok- werden nur noch zwei Tender-Räder dazu herangezogen. Selbst auf den recht sauberen Gleisen der Testanlage kam es gelegentlich auf alten Tillig-Weichen zu Aussetzern. Der Auslaufweg von 44 mm aus 80 km/h geht in Ordnung.

Die Gestaltung entspricht dem von Roco gewohnten hohen Niveau. Wo es sinnvoll war, hat man die Leitungen am Kessel separat angesetzt, die Handräder sind durchbrochen ausgeführt. Die Loklaternen gefallen durch stimmige Form, jedoch leuchtet die obere heller als die beiden unteren. Beim Testmuster stand zudem eine Laterne auffallend schief. Die Räder erhielten zur Vermeidung von Farbunterschieden einen feuerroten Farbüberzug. Die Stärke der Speichen geht bei einer Neukonstruktion gerade noch in Ordnung. Die komplett aus Kunststoff gefertigte Steuerung wirkt etwas ölig, genau so also, wie es sich der Betriebsbahner wünscht. Am vorderen Pufferträger sind angenehm feine Tritte eingesteckt. Die Stirnseiten können mit Pufferträger-Details bestückt werden. Kolbenstangen-Schutzrohre liegen ebenso bei wie je zwei alte und neue TT-Kupplungen. Freunde von Vorspann-Fahrten werden begrüßen, dass die 44 auch vorne eine Kurzkupplungskulisse aufweist. Alle anderen könnte die wuchtige Kupplungsdeichsel



Etwa 1 mm rückt die Blende (links) nach dem im Text beschriebenen Basteltipp nach Innen.



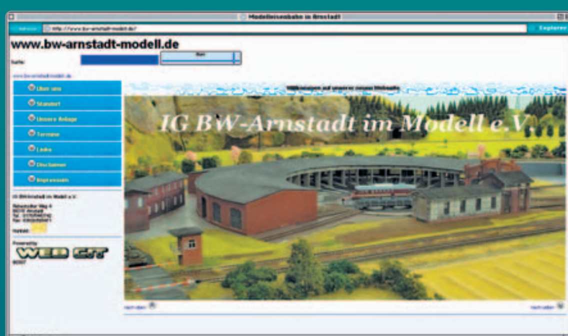
stören. Der Abstand zwischen Lok und Tender ist angenehm kurz und wird zudem durch in den Führerstand reichende Blenden kaschiert.

Der 2'2'T34-Tender weist vorbildentsprechende Gravuren auf. Durch die separat zwischen Blende und Fahrwerk gesetzten Bremsklötze stehen die Blenden allerdings unnötig weit außen. Wer die Zapfen der Blenden etwas kürzt, die Bremsbacken von dem Spritzling trennt und anschließend mit Sekundenkleber einklebt, darf sich über eine sichtbare Verbesserung der Drehgestelle freuen. Etwa 2 mm zu weit ragen die unteren Lampen aus dem Tendergehäuse. Die oberhalb der Drehgestelle verlaufenden Leitungen sind separat angesetzt. Auch die Ausführung von Lackierung und Beschriftung verdient Lob.

Die Roco-44 bereichert den TT-Markt um ein zeitgemäß gestaltetes und vorbildgemäß kräftiges Modell, für das ein Preis von 219 Euro noch vertretbar ist. *Jochen Frickel*



www.bw-arnstadt-modell.de



Das Tor im H0-Maßstab

Die IG BW Arnstadt zeigt eine gute Internetpräsenz ihrer Aktivitäten.

■ Homepages zu erstellen und zu pflegen, ist zwar längst kein Hexenwerk mehr, aber aufgrund des begrenzten Zeitumfanges für das Hobby nicht jedermanns und jedes Clubs Sache. Vor diesem Hintergrund ist homepagefreien Modellbahnervereinigungen nichts vorzuwerfen, andererseits darf man sich über gelungene Online-Vereinsauftritte freuen. Arnstadt, von Norden kommend das Tor zum Thüringer Wald, bietet mit seiner Interessengemeinschaft (IG) Bw Arnstadt im Modell e.V. so ein positives Highlight. Das Vorbild-Bw ist eines der noch wenigen erhaltenen und funktionsfähigen Bahnbetriebswerke in der Bundesrepublik Deutschland. Dessen Umsetzung im H0-Maßstab hat sich die IG zur Aufgabe gemacht. Die Homepage bietet gute und verständliche Erläuterungen zur installierten Modelltechnik und geht auch sehr offen mit eigenen, nicht immer guten Erfahrungen um. Normalerweise wird die Anlage heute per PC gesteuert, doch gibt es die Möglichkeit, mittels Stellwerks und Handreglern auch manuellen Betrieb durchzuführen. Selbstredend geben die Fotogalerien einen guten Überblick nicht nur über das Modell-Bw, sondern auch über den Bahnhof, bei dem sich die IG nicht weniger Mühe gegeben hat. Auch Pflichtbereiche wie Termine oder Anfahrtmöglichkeiten werden anstandslos berücksichtigt. Gut gemacht!

www.eisenbahnvereinsuhl.de

Zwischen Berg und Tal...

Auch der Verein der Eisenbahnfreunde „Friedberg" Suhl lässt die Hobbyfreunde online teilhaben.

■ Die heutigen Eisenbahnfreunde in Suhl haben ihre Wurzeln wie viele Clubs in Ostdeutschland in einer Arbeitsgemeinschaft (AG) des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes (DMV). In Suhl gab es derer gleich zwei, die AG 4/41 Freunde der Eisenbahn und die AG 4/42 Modelleisenbahn. Beide fusionierten 1999 zum heutigen Verein. Die alte Clubanlage gibt es nicht mehr, doch wird auf Ausstellungen heute noch der Bahnhof Gehlberg im Modell gezeigt. Erstaunlich ist das Engagement der Suhler im Nachwuchsbereich.

www.hsh-modell.de

Grüße vom Rennsteig

In Herpf, Suhl und Hirschbach fanden sich Modellbahnfreunde ortsübergreifend zusammen.

■ In unserem Heimat-Rundumschlag der Südthüringer Modellbahnclubs dürfen auch die Modellbahnfreunde aus den Gemeinden Herpf und HIrschbach sowie der Stadt Suhl nicht fehlen. MEB hat ihre variable H0-Modulanlage in Ausgabe 7/2007 ausführlich vorgestellt. Die Internetpräsenz verbindet Information mit Praxistipps und geht auch auf die Geschichte der Vorbild-Bahnen im nachgestalteten Gebiet ein.

www.modellbahnfreunde-coburg.de

Modell-Grüße aus Franken

Waldbahn, Amerika, Deutschland: Die Eisenbahn- und Modellbahnfreunde Coburg sind vielseitig.

■ Auf der anderen Seite der Grenze, für Thüringer lange unerreichbar, liegt Coburg; einst und heute wieder eng verbunden mit Südthüringen. Die Geschichte auch dieses Vereins reicht bis in die frühen 1970er-Jahre zurück. Entstanden sind mehrere Anlagen verschiedener Spurweiten. Leider sind die Bilder zu den Anlagen alle etwas klein geraten. So wird man zwar erfreut ob der breiten Themenpalette, bei Details aber etwas allein gelassen.

www.eisenbahn-tunnelportale.de

Fundgrube und Inspiration

Wer Tunnel und deren Portale selbst gestalten möchte, wird auf dieser Site fündig – reichlich.

■ Eine Website der besonderen Art erstellte der im Fränkischen wohnhafte Eisenbahnfreund Lothar Brill. Unter der im Titel angegebenen Homepage finden sich im Internet für jedermann frei zugänglich detaillierte Auflistungen sämtlicher Tunnel Deutschlands. Neben archivarischen Ambitionen ist das natürlich für den Selbstbauer von größtem Wert. Mit Längenmaßangaben und meist auch Fotografien jeweils beider Portale versehen, bietet diese Seite dem Modellbahner eine Fülle von Anregungen, wenn es darauf ankommt, den Tunnelmündern auf der heimischen Anlage ein individuelles Aussehen zu verleihen. Regelmäßig werden durch Brill gegebenenfalls Angaben aktualisiert und fehlende Fotos ergänzt. Der Foto-Begeisterte freut sich vor allem über die beigestellten Streckenkarten, die das Lokalisieren der jeweiligen Tunnel sehr erleichtern. Schließlich bieten Züge an Tunneleinfahrten ja zumeist auch ein äußerst reizvolles Motiv. Die beinahe lückenlose Auflistung ist sinnvoll nach Bundesländern geordnet, wobei der Autor auch sinnvolle Zusammenfassungen mehrerer Bundesländer vornimmt. Daneben bietet er auch einen Blick in das an Tunneln nicht gerade arme Österreich. Sehr gut!



Übersichtlichkeit in frischem Grün: Die Startseite von „mymocom“.

Screenshots (2): Mymocom

Die Internet-Community „mymocom“ lädt ab 15. Oktober Modellbauer zum Gedankenaustausch ein.

Austausch-Bar

„Stein oder nicht Stein“, muss für Modellbahner und -bauer bald keine unlösbare Frage mehr sein. Denn an Anlagengestaltung Interessierte können sich seit 15. Oktober im Internet auf www.mymocom.com mit Gleichgesinnten über alle Facetten des Modellbaus austauschen.

Im Internet gibt es viele Foren, die sich mit dem Thema Modelleisenbahn befassen. Im Wesentlichen drehen sich die Beiträge aber um alles, was auf den Schienen rollt, um die Schauspieler sozusagen. Dass Schauspieler eine Bühne haben sollten, sprich, Züge ihre Wirkung erst in einem ansprechenden Umfeld entfalten, tritt oft in den Hintergrund.

Ob man nun Dioramen oder gleich eine ganze Anlage besitzt, unter dieser Internet-Adresse kann der Modellbahner Bilder oder über einen „YouTube“-Kanal gar Filme seiner eigenen Werke einstellen, Community-Kollegen diese begutachten lassen oder Ratschläge erbitten. So erfährt der Modellbauer Bestätigung und kann das eigene Können weiter entwickeln. Alle Mitglieder profitieren natürlich davon, wenn Schaustücke im Internet präsentiert werden, die sich ansonsten im heimischen Bastelkeller des Modellbauers vor der Öffentlichkeit versteckt hätten.

Die Macher erhoffen sich eine verstärkte Kommunikation zum Themenbereich Landschaftsbau, wie es sie für Fahrzeuge und Digitaltechnik bereits seit vielen Jahren gibt.

Als Medienpartner verfolgen wir, wie unsere Kollegen des Eisenbahn-Journals und der MIBA, das Geschehen auf „mymocom“ und stellen, wenn vom Erbauer gewollt, herausragende Projekte in den Zeitschriften der Verlagsgruppe Bahn vor.

Im Oktober starten die Macher von „mymocom“ gleich mit einem Paukenschlag: Vom 15. Oktober bis zum 31. März 2010 findet auf der Internet-Plattform der große „mymocom-Cup“ statt. Die zehn Community-Mitglieder, deren Objekte zum Stichtag am 31. März 2010 mit den besten Bewertungen bedacht wurden, erhalten für ihre herausragenden Arbeiten attraktive Preise. Der exklusive Hauptpreis ist ein zweitägiger Aufenthalt in Hamburg (Eigenanreise) mit einem Besuch des Miniatur-Wunderlandes und, als Highlight, einer Führung hinter die Kulissen durch den Wunderland-Macher Frederik Braun persönlich. Weitere attraktive Preise sind Teilnahmen an Landschaftsbau-Seminaren, Jahresabos von MIBA, Eisenbahn-Journal und dem MODELLEISENBAHNER sowie Warengutscheine über Landschaftsbauartikel im Wert von über 1000 Euro!

Also Start frei in die aufregende Modellbau-Welt und herzlich willkommen bei der Community „mymocom“!

Jochen Frickel

Damit die Community-Mitglieder im Bilde sind: Fotos einstellen!



Seit 150 Jahren steht Märklin für innovative und haltbare Modelle. Trotz der Insolvenz im Jubiläumsjahr blickt man zuversichtlich in die Zukunft.

Traditions-HAUS

Vor 150 Jahren nahm der Flaschnermeister Friedrich Wilhelm Märklin die Herstellung von Zubehör für Puppenküchen als zweites Standbein auf. Aus der kleinen Manufaktur entwickelte sich in Jahrzehnten ein Unternehmen mit Weltruf.

Mit Herzblut, handwerklichem Geschick und Gespür für die Wünsche der Käufer konnte Märklin sich schon wenige Jahre später ganz der Herstellung von Spielzeug widmen. Nach dem frühen Unfalltod des Firmengründers führte seine Witwe die Firma, bis die Söhne Eugen und Carl in die Fußstapfen des Vaters treten konnten. Seit das 1888 geschah, heißt das Unternehmen Gebrüder Märklin. 1891 war das Geburtsjahr des Modelleisenbahn-Herstellers Märklin, als man auf der Leipziger Frühjahrsmesse eine Uhrwerk-Lokomotive samt Wagen und Gleisen vorstellte. Damit standen die Brüder beileibe nicht alleine, doch ärgerte die beiden nach einigen Jahren, dass es durch Unterschiede in der Spurweite der Modelle nicht möglich war, Fahrzeuge und Gleismaterial ein und desselben Herstellers, geschweige denn herstellerübergreifend zu kombinieren. Also führte man interne Baugrößen ein. Der erste Zug hatte eine Spurweite von 48 mm, die daraufhin die Bezeichnung "I" erhielt. 54-mm-Züge wurden der "II" zugeteilt, solche mit 75-mm-Spur firmierten als "III". Tja, für die kleinere 35 mm (später 32 mm) breite Spur hat man dann, flapsig ausgedrückt, die 0 gewählt. So gebührt den Gebrüdern Märklin der Verdienst, dass es einheitliche Spurweiten gibt.

Zu jener Zeit war die kleine Eisenbahn ein Spielzeug für Industriellensöhne und Sprösslinge des Adels. Nachdem man genügend Menschen mit der Bahn elektrisiert hatte, kam diese selbst an die Reihe. Ab 1897 wurden die ersten Fahrzeuge mit Starkstrom beziehungsweise stilecht mit Dampfmaschine angetrieben. Nicht einmal die heute als Besserverdienende bezeichneten Deutschen konnten sich den Kauf der Märklin-Bahn leisten. Doch längst hatte sich die Qualität der Göppinger Produkte auch im Ausland herumgesprochen, weshalb verstärkt auch Modelle nach britischen, französischen oder amerikanischen Vorbildern gebaut wurden. Viele Produkte wie beispielsweise



Im Staufferpark-Zelt kamen Fans schöner Anlagen auf ihre Kosten.

Fotos (2): Frickel

Märklin-Treff am 19. und 20. September

◆ Auch in diesem Jahr gelang es den Verantwortlichen, die Faszination von Vorbild und Modell in Einklang zu bringen. Am Bahnhof lag Dampf in der Luft, den beispielsweise die 23 042, 01118 oder die mit einem Nostalgiezug pendelnde 751118 verströmten. Autobusse brachten die Besucher zur Märklin-Erlebniswelt, vor der es allerdings an beiden Tagen längere Warteschlangen gab. Angesichts der Preise im Schnäppchen-Zelt brauchen die Fachhändler keine Umsatzeinbrüche zu befürchten. Nächster planmäßiger Halt der Tour-Busse war das Werksgelände des Eisenbahnbau-Riesen Leonhard Weiss, das auch vom Bahnhof direkt mit einem Schienenbus-Pendel angebunden war. Interessierte konnten sich die auf den Untersuchungsgruben abgestellten Loks und Gleisbau-Fahrzeuge von unten betrachten. In nicht zu vollen Bussen ging es dann bergan zum Stauffer-Park. Dort fand sich das eigentliche Zentrum der Veranstaltung. Wie auf einer kleinen Modellbahnmesse konnte man Produkte anderer Unternehmen wie Brawa, Faller, Herpa oder Noch und natürlich auch die Neuheiten von Märklin bestaunen. Auch die Verlagsgruppe Bahn war mit einem Stand dabei. Die Selbstmontage der einfachen Bierwagen mit Jubiläumsaufdruck (20 Euro) beziehungsweise der 185 (90 Euro) waren so nachwuchsfeindlich teuer, dass es im Umfeld der Stände viele Tränen gab. Familienfreundlich war dagegen die Verpflegungsorganisiation an den einzelnen Standorten. Nach Möglichkeit wurden einheimische Vereine ins Boot geholt, die Speis und Trank zu fairen Preisen anboten. Wer Glück hatte, konnte im großen Zelt am Stand der Modellbaugruppe Reviermodule ein Vorserienmodell der neuen Märklin-39 in Aktion erleben. Die großen und kleinen Eisenbahnfreunde dürften an der vielfältigen, aber nicht verschwenderischen Jubiläumsveranstaltung ihre Freude gehabt haben.



Auf dem Weiss-Gelände grüßte der VT98 die modernisierte Ex-DB-V100.

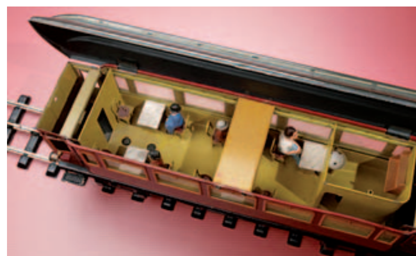
Vorbildgerechte Abläufe im Modell sollten den Kindern die Technik der großen Bahn nahe bringen.

Fotos (2): Stirl

Zubehör für Puppenstuben oder die Dampfmaschinen wurde immer öfter in kleinen Serien und längst nicht mehr nur auf Bestellung gefertigt, weshalb Märklin ab 1895 kleine Kataloge drucken ließ. Da kleinere Bahnen weniger Platz beim Aufbau benötigten, stellte man 1912, in dem Jahr, in dem die Titanic versank, die Liliput-Bahn (Spurweite 24 mm) vor, die die Bezeichnung 00 erhielt. Der kurzlebige Ozeanriese gehörte nicht zum Sortiment von Märklin, wohl aber andere Dampfer und diverse Kriegsschiffe, Dampfmaschinen, Kutschen mit Pferden und noch immer Puppenstuben-Zubehör. Heute undenkbar, konnte man auf dem Kohleofen tatsächlich kochen. Überhaupt sollten die Spielzeuge die jungen Menschen auf das Leben als Erwachsene vorbereiten. Dazu gehörte natürlich, dass die Dampfmaschine Dampf erzeugt, der Dampfer sich schwimmend fortbewegt und die Eisenbahn fährt.

In der Zeit kurz nach dem Ersten Weltkrieg hatten durch die Inflation nicht einmal mehr die Reichen Geld für die riesige Spielzeug-Eisenbahn übrig. Getreu der Indianer-Weisheit „wenn Du merkst dass Du ein totes Pferd reitest, steig ab!", stellten die Göppinger in den 1920er-Jahren die Fertigung der Spur-II- und -III-Produkte sowie 1928 die der Liliput-Bahn ein. Als 1927 der Verband Deutscher Elektrotechniker Starkstrom aus den Kinderzimmern verbannte, mussten die Märklin-Bahnen fürderhin mit maximal 24 V auskommen. Die Fernbedienung von Weichen erfolgte übrigens mit Druckluft. Elektrische Funktionen kannten Märklin-Bahner auch schon: Neben Beleuchtungen in Loks, Wagen, Straßenlaternen und Gebäuden gab es ab 1935 sogar eine in Spur-0-Gepäckwagen installierte Lokpfeife, die beim Überfahren eines Gleiskontaktes ausgelöst wurde.

1935 war für Märklin und für die Modellbahn im Allgemeinen ein wichtiges Jahr, denn nach Trix gab es nun einen zweiten Hersteller einer Tischbahn mit der Spurweite 16,5 mm. Die fortschreitende Miniaturisierung der elektrischen Bauteile ermöglichte eine immer bes- →



Der Spur-I-Wagen aus den 1920er-Jahren zeigt die Liebe zum Detail.

Foto: D. Kötzle



Der Nachwuchs ist im 1. FC Märklin, die Erwachsenen sind im Insider-Club zuhause.



Die britische Lusitania stand für dieses Modell Pate.



Diese Spur-0-Lok gehörte zu den vergleichsweise günstigen Loks.



Den US-Triebzug konnte man in drei unterschiedlichen Lackierungen erwerben.



Die neue Spur I ist seit 1969 auf dem Markt.



Primex nannte sich die Kaufhausmarke der Göppinger.

sere Übertragung der Vorbild-Proportionen ins Modell. 1937 war die HR700 eine Sensation, hatte sie doch unter dem stimmig proportionierten Gehäuse ein Fahrwerk mit korrekter Achsfolge. Selbst heute erkennt jeder Eisenbahnfan das damalige Supermodell als 01. Gefahren wurde mit 16-V-Gleichstrom auf Blechgleisen mit angeformtem Schotterbett und einer von den Außenschienen getrennten durchgehenden schmaleren Mittelschiene. Am Mittelleiter-Prinzip hat sich bis heute nichts geändert. Politische Entscheidungen sorgten kurioserweise für den Umstieg zum Wechselstrombetrieb: Da die nur in begrenzter Stückzahl lieferbaren hochwertigen Gleichrichter zum Fahrtrichtungswechsel laut Staatsführung nur noch in wichtige Produkte eingesetzt werden durften, führte Märklin das Wechselstrom-System mit Überspannungs-Umschaltung ein. An diesem Prinzip hat sich bis zur Einführung der Digitaltechnik nichts geändert.

Allerdings wollte der Umschalter stets korrekt justiert sein. Ansonsten beschleunigten die Modelle beim Umschalten kurz aber heftig, ein Verhalten, das als Bocksprung bekannt ist. Die Qualität der Märklin-Antriebe zeigte sich auch in der Unempfindlichkeit der Motoren, die sogar einen längeren Umschalt-Impuls (eines defekten Umschalters) vertrugen, also wenn auch einmal mehrere Sekunden die 24 V anlagen. Dann schossen die Loks mit gleißend hell erleuchteten Stirnlampen und aufheulendem Motor davon. Und was hat's den Modellen ausgemacht? Nix!

Aufbau-Hilfe durch bahnverliebte US-Soldaten

Im Zweiten Weltkrieg wurde in beschränktem Umfang weiter Spielzeug, hauptsächlich aber kriegswichtige Güter hergestellt. Dass sich die „Marklin-Trains" einer großen Beliebtheit bei den nach dem Krieg in Deutschland stationierten Soldaten der US-Streitkräfte erfreuten, sorgte für einen raschen Wiedereinstieg in die Produktion. Grund war die Hilfe der US-Behörden bei Materialbeschaffung und Warentransport auch über (Zonen-)Grenzen hinweg. Die Modelle und das Zubehör wurden anfangs von den Besatzern beschlagnahmt und in PX-Geschäften für Militärangehörige verkauft. Dass sich Märklin-Produkte selbst angesichts des für Amerikaner unangenehm schlechten Dollarkurses auch heute noch in Übersee gut verkaufen, ist auch auf die Verbreitung in den ersten Nachkriegsjahren zurückzuführen. Schon bald durften auch die Handelsvertreter wieder reisen und kamen aus dem Ausland mit Modellwünschen zurück. Unbestrittener Star und Traum aller Kinder, Väter und Großväter war das 1947 angekündigte und im Folgejahr ausgelieferte schweizerische Krokodil (Artikel-Bezeichnung CCS 800). Das Modell hatte eine korrekte Achsanordnung und durchfuhr dank der spurkranzlosen Räder zweier Achsen die handelsüblichen 360-mm-Kurven. Nach der Währungsreform 1948 konnten auch die Deutschen wieder „ihre Märklin" kaufen. Theoretisch jedenfalls, denn noch konnte der Hersteller die gewünschten Stückzahlen nicht liefern. In den frühen 1950er-Jahren war auch Märklin ein Teil des Wirtschaftwunders. In manchen Jahren durften sich Modellbahner über drei neue Loks und mehrere Wagen freuen. 1969 startete Märklin die neue Spur I mit der Dampflok-Baureihe 80 und der Privatbahn-Diesellok DHG 500 von Henschel, die sich bereits im H0-Sortiment befand.

Drei Jahre später war Märklin mit der Spur Z wieder in den Schlagzeilen: Eigentlich zunächst eher als witziges Spielzeug für gutsituierte Erwachsene gedacht und auch ebenso beworben, entwickelte die damals kleinste elektrische Serienmodelleisenbahn der Welt eine beachtliche Perfektion. Überhaupt lebte Märklin bis in die 90er-Jahre davon, dass man den anderen Firmen mindestens um eine Loklänge voraus war. Bedurfte es in den 50er-Jahren bei vielen Modellen von Trix und Fleischmann noch beweglicher Pufferbohlen mit riesigen Spalten zum Lokaufbau, so konnte Märklin auf solche verzichten. Auch waren die meisten neu konstruierten Loks seit etwa 1955 im Längen-Maßstab 1:87 gefertigt. Dass es demgegenüber die langen Personenwagen bis heute nur in Kurzfassungen gibt, ist den voluminösen Weichenlaternen des bis heute verbreiteten Metallgleis-Systems mit Radien von 360 (Normalkreis) und 437,4 mm (Parallelkreis) ge-



Die wohlproportionierte 23 erschien bereits 1954.



Populär und unverwüstlich schrieb die V200 (ab 1956) Modellbahn-Geschichte.



Preiswert und fein detailliert: So sehen Einsteiger-Modelle heute aus (BR 24).



Der gewaltige Anhalter Bahnhof in Z.



Den Rheingold fertigte Märklin wie viele Züge nur in einmaliger Auflage.

Fotos: A. Stirl (8), K. Eckert (2)

schuldet. Noch heute ist der Anteil der Tisch- respektive Plattenbahner, der enge Kurven verbaut, sehr hoch. Doch nach den in den 70er-Jahren eingeführten 27-cm-Wagen mit trickreich in Richtung Wagenmitte versetzten Drehgestellen folgten 2006 Nachbildungen der DB-26,4-Meter-Schnellzugwagen, denen man ihre Verkürzung auf Anhieb nicht mehr ansieht.

1963 hatte Märklin den bekannten Straßenbahn-Hersteller HAMO übernommen und bot zunächst unter dem Markennamen Liebhabermodelle an, die, weil eigentlich nicht mehr zeitge- →



Ein Traum-Modell vor 45 Jahren und noch heute gut in Form: Das deutsche H0-Krokodil.

mäß, schon geraume Zeit nicht mehr im Sortiment waren. So hatte man also damals schon den Sammlermarkt entdeckt. Bald erkannten die Verantwortlichen, dass es ungeschickt wäre, den Gleichstrommarkt den Mitbewerbern zu überlassen, und stellte unter dem Markennamen HAMO keine Oldies mehr her, sondern an den Gleichstrombetrieb angepasste Märklin-Loks. Weitgehende Maßstäblichkeit und ein sehr gutes Auslaufverhalten hatten die Loks den meisten Konkurrenz-Produkten voraus.

In den 70er-Jahren hatte Trix das Mehrzugsystem EMS entwickelt und stand mit dem von Döhler und Haas entwickelten Selectrix-System kurz vor der Markteinführung. Nahezu zeitgleich hatte Märklin ein auf einem Patent der Firma Motorola basierendes Mehrzugsteuerungssystem zur Serienreife gebracht. Im Gegensatz zu Trix, rührte Märklin für sein Digital-Programm allerdings kräftig die Werbetrommel, weshalb sich das technisch vergleichsweise limitierte Motorola-System durchsetzte. Weltweit führend ist allerdings der von Digital-Pionier Lenz entwickelte DCC-Standard. Einige Zeit bot Märklin in den 80er-Jahren von Lenz entwickelte, mit Arnold-Digital-Komponenten baugleiche Geräte nach DCC-Standard speziell für Gleichstrom-Bahner an. Erst die vierte Märklin-Steuergeräte-Generation, die „CentralStation II" spricht jetzt auch DCC. Nach Einführung des Digital-Systems erkannte man im Hause Märklin, welche technischen Innovationen möglich sind. Mit diversen Funktionszügen nahmen die Göppinger in den 90er-Jahren wieder einmal die Vorreiterrolle unter den Großserien-Herstellern ein. Allerdings versäumte man in mehreren Bereichen, Produkte weiter zu entwickeln. Als man zur Programmierung von Decodern der Mitbewerber längst schon nicht mehr das Fahrzeug-Gehäuse abnehmen musste, fummelte der Märklinbahner noch am Mäuseklavier des Decoders herum. Um seidenweiche Fahreigenschaften zu erzielen, baute man in Premium-Modelle wie die württembergische C im Jahre 1987 einen hochwertigen, aber teuren Glockenankermotor ein. Dass selbst mit dem nun als Fünf-Sterne-Antrieb bezeichneten, weiterent-

Interview mit Insolvenzverwalter Michael Pluta



◆ Nach der Pressekonferenz auf dem Modellbahn-Treff am 20. September 2009 stand der bestellte Märklin-Insolvenzverwalter Michael Pluta dem MEB Rede und Antwort. Die Fragen stellte Klaus Eckert.

MEB: Wie geht die Suche nach einem neuen Investor für Märklin voran?

M. Pluta: Wir sind dabei, die Konzepte der Bewerber sorgfältig zu prüfen. Schließlich wollen auch Kunden und Händler wissen, was 2010 und 2011 an Produkten kommt.

MEB: Das heißt, Sie planen auch schon weiter?

M. Pluta: Selbstverständlich! Wir planen, als ob es die Insolvenz nicht gäbe.

MEB: Ist Märklin also in der Lage, sich selbst zu tragen?

M. Pluta: Ja, dieses Jahr haben wir komplett aus Bordmitteln bestritten, wir haben also kein neues Geld gebraucht. Und dementsprechend planen wir auch für 2010. Das würde bedeuten, dass wir keine Verluste machten.

MEB: Das heißt, sie haben keinen Druck, schnellstmöglich einen neuen Eigentümer zu finden?

M. Pluta: Genau! Die Aufgabe, Märklin zu erhalten, bedeutet, erst die Probleme zu lösen, die wir haben, bevor wir einen Inhaber finden müssen. Es ist unsere Aufgabe, die Firma so aufzustellen, wie unsere Kunden das erwarten.

MEB: Es braucht also auch keine drei Geschäftsführer mehr?

M. Pluta: Nein, die hätte es, so glaube ich, auch vorher nicht gebraucht.

MEB: Wie gefällt Ihnen der Modellbahn-Treff?

M. Pluta: Ich bin begeistert über die Resonanz. Wie die Präsentation unseres Sortiments bei den Besuchern ankommt, mit welcher Freude Kinder und Erwachsene die Loks und Wagen montieren. Da sieht man, welchen Stellenwert und welche Kraft Märklin immer noch hat.

MEB: Werden Sie Märklin auch nach dem Ende Ihres Jobs noch verbunden bleiben?

M. Pluta: Ja, als Kind hatte ich eine Märklin-Bahn. Mein Studium habe ich mir durch den Handel mit gebrauchten Märklin-Artikeln verdient. In meiner Familie gibt es mehrere Anlagen mit Märklin Modellen. Wir sind sozusagen mit der Marke aufgewachsen. Ich selbst besitze beispielsweise auch ein LGB-Krokodil der Rhätischen Bahn.

MEB: Wann kann man mit einer Entscheidung über die Zukunft von Märklin rechnen?

M. Pluta: Lassen Sie uns bitte noch Zeit. Wir freuen uns jetzt erst einmal auf das Weihnachtsgeschäft.

wickelten Trommelkollektor-Motor ausgestattete Triebfahrzeuge im Konkurrenz-Vergleich Rabauken waren, ließ sich nur im Anlagenbetrieb verbergen – oder aber durch den Einsatz von Sound-Elektronik. Dass man 1997 mit der Übernahme des H0-Pioniers Trix Zugriff auf einen Super-Antrieb der Baureihe V140 hatte, wurde nicht genutzt. Im Gegenteil: Die perfekte Motor-Getriebe-Einheit wurde bei der Märklin-Ausführung durch einen lausigen hauseigenen Antrieb ersetzt! Erst mit dem im Jahre 2000 erstmals eingesetzten C-Sinus-Motor, der zum heute gebräuchlichen Softdrive-Sinus-Motor weiterentwickelt wurde, hielt wieder Fahrkultur Einzug. Die Zeit zwischen 1997 und 2005 dürfen als die Jahre der Giganten gelten. Der schweizerischen Doppellok Ae 8/14 folgten die württembergische K und die BR 10 (2000) der Big Boy (2001), die 45 (2002) und die 05 (2004). Der Gigantomanie gebot der seit 2002 amtierende Geschäftsführer Paul Adams leider erst gegen Ende seiner Dienstzeit Einhalt. Treibende Kraft bei der Umgestaltung des Sortiments ist allerdings Produkt-Manager Lars Schilling. So ist das Erscheinen der erfolgreichen Normal-Modelle der Dampflok-Baureihen 01, 24, 38, 64 oder der DB-Diesellok 218 und V80, der DR-132 oder der Einheits-E-Lok-Familie (E10, E41 und E50) weitgehend auf seine Initiative zurückzuführen. In den letzten Jahren reifte auch die Erkenntnis, dass Gleichstrom-Bahner anders ticken als Wechselstrom-Bahner. Darum wurden diverse Fahrzeuge für beide Marken, andere jeweils nur für eine entwickelt, was der Markt positiv aufgenommen hat. Oft auf Milchmännchenrechnungen zurückzuführende Fehlentscheidungen auf anderen Gebieten trieben das Unternehmen im Februar 2009 in die Insolvenz. Nach Schließen der Nürnberger Werke liegt die Verantwortung für Trix und für die 2007 eingegliederte Marke LGB auch in Göppingen.



Fotos: A. Stirl (2), K. Eckert (2)

Umfangreiche Funktionen und trotzdem einfach zu bedienen: Die „CentralStation II" ist Höhepunkt der Märklin-Digitaltechnik.


Wichtige Originale als sehr gute Modelle: Märklins Produktplaner sind wieder auf Kurs.

Der vorläufige Insolvenzverwalter Michael Pluta (Interview siehe Kasten) sucht nach Investoren, wovon er etwas versteht, während der fähige Modell-Stratege Lars Schilling die Produktpalette auf das Kerngeschäft ausrichten darf.

Insider bestätigen, dass die Stimmung in der Belegschaft so gut sei wie seit Jahren nicht. Die Arbeitnehmer freuen sich, dass sie noch zum Unternehmen gehören und gehen um so motivierter ihrer Arbeit nach. Mit den schmerzhaften Einschnitten wurden bereits kurzfristig Erfolge erzielt. Da die gesamte Modellbahnbranche Schnupfen bekommt, wenn Märklin hustet, hoffen auch die Mitbewerber auf eine rosige Zukunft des Marktführers. Mögen Michael Pluta und die Märklin-Geschäftsführer ein glückliches Händchen haben. Wir Modellbahner hätten's verdient, oder? *Jochen Frickel*

Zwischen Berg und Tal

Entlang der Strecke Meiningen – Arnstadt gibt es einiges an Modellbahn-Aktivitäten. MEB stellt vier Klubs und ihre Anlagen näher vor.

Nicht das Original-Bw, aber sicher inspiriert vom einst üppigen Bahnbetrieb entstand das Modell.

Eine Landschaft, wie sie sich entlang der Strecke unserer Titelgeschichte auftut, kann Modellbahnfreunde nur zu Höchstleistungen herausfordern: Brücken, Tunnel, Einschnitte, Bahnhöfe in der Kurve – Herz, was willst du mehr?

Beginnen wir in Meiningen. Vorbild der Clubanlage ist die Deutsche Reichsbahn der 1970er-Jahre, von den Fahrzeugen her bis leicht nach der Wende. Schwerpunkt ist die H0-Anlage, die sich eines prominenten Ausstellungsortes erfreuen darf: Der zum Schloss gehö-



rende ehemalige Marstall beherbergt im Dachgeschoss die Anlage. Stadt und Verein gehen dabei Hand in Hand. Ausgestaltung und Renovierung erfolgten in Eigenregie des Vereins, dafür zeigte sich die Stadt in Bezug auf die Pacht entgegenkommend. Jeden Mittwoch wird die Anlage zwischen 16 und 19 Uhr im Marstall vorgeführt.

Bereits 1953 begann man mit dem Modellbahnbau und war als AG 4/4 der Zentralen Arbeitsgemeinschaft (ZAG) der DDR eine der ersten AGs. Noch heute gehören zwei Gründungsmitglieder zum Verein. Ein Anlagenteil wurde eigens für die Kinder gebaut. Da gehen zwar die Meinungen im Club auseinander – doch „die Jungen kann ich nicht begeistern, wenn ich sage: ‚Jetzt drückst du mal die Fahrstraßen, und in einer Stunde fahren die Loks immer noch'", sagt Christoph Mertens.

„Viessmann kannste mal lobend erwähnen", meint Harald Winterfeld. „Wir hatten auf der Anlage einen Unfall. Da →

AG Modellbahn Meiningen



Im oberen Teil der Anlage ermöglicht eine Nebenbahn Spielbetrieb für den Nachwuchs.



Ein Teich dient als Oase der Ruhe und Entspannung – sofern es der Zugbetrieb zulässt.



Fotos (4): Rainer Albrecht

Am Durchgangsbahnhof der Hauptstrecke wird das Bahnsteigdach erneuert.

Eisenbahnverein Suhl



Das Ostportal des Brandleitetunnels weckt zahlreiche Aha-Effekte auf Ausstellungen.



Bis auf die Gebäude wurde die große H0-Anlage „Gehlberg“ komplett neu gebaut.



Fotos: Jens Weiske

Zugbegegnung in der Klamm vor der Einfahrt zum Brandleitetunnel – auch ein Neubau.

ist uns ausgerechnet das Bahnhofsteil umgekippt. Darauf waren viele Formsignale. Wir haben einen Brief an Viessmann geschrieben, und über Kulanz ging manches; wir haben neue Signale zu einem guten Preis bekommen – und auch ein paar Extras. Das ist prima.“

Nächste Station ist Suhl. „Im Normalfall machen wir im Dezember unsere Ausstellung im Rathaus, da sind wir seit 2001, weil die Stadt uns zum Weihnachtsmarkt dazuhaben wollte. Nach dieser Ausstellung wird die Anlage ins Dachgeschoss des Suhler Bahnhofes transportiert. Anschließend gibt es eine kleine Winterpause. Im Frühjahr beginnt man, daran zu bauen. Ziel ist, sie Ende August, Anfang September aufzustellen, um sie für die Ausstellung vorzubereiten. Ansonsten stehen die Anlagenteile hoch“, sagt Manfred Schultz, Co-Vorsitzender des Vereins.

Von der Anlage aus den 1970-ern ist nichts mehr übrig. Lediglich ein Teil des Vorplatzes vom alten Kopfbahnhof existiert noch. Nach 25 Jahren waren die Rahmenteile nicht mehr zu halten.

Gehlberg und Gräfenroda gibt es auch im Modell im Maßstab 1:87

„Ende der 1990er-Jahre haben wir begonnen, die Anlage völlig neu zu bauen. Vom Bahnhof Gehlberg haben wir alle Gebäude gerettet und wieder draufgestellt“, sagt Schultz. Zu DDR-Zeiten hatte die AG über 70 Mitglieder, jetzt sind es 28, davon zehn, zwölf Aktive. Oft ist es dem Wohnort geschuldet. Wenn man in Dresden oder in München wohnt, kann man Freitag nicht zum Arbeitsabend nach Suhl.

Wie sieht der Fahrbetrieb aus? „Unser Modell stellt den Zustand Gehlbergs in den 1980er-Jahren dar. Wir haben es in den vergangenen Jahren so gehandhabt: Einen Tag fahren wir vorbildgerecht, was die Fahrzeuge aus der Zeit betrifft, aber mit dichter Zugfolge. Ich muss ja den Besuchern etwas bieten. Und an einem anderen Tag darf jeder seine Fahrzeuge mitbringen, da fahren wir sozusagen frei Schnauze. Nur die Zugkompositionen in sich sollten schlüssig sein.“ Wie ziehen die Suhler junge Leute, Kinder zur Modellbahn? Manfred Schultz: „Das ganz große Problem:

Modelleisenbahnclub Gräfenroda



Fotos (5): MEC Gräfenroda

Während der Wartburg die Vorbeifahrt des LVT nach Gotha geduldig abwartet, zieht der „Ex" nach Meiningen vorbei.



Schiefergedeckte Häuser sind fast überall im Thüringer Wald zu finden. Im Modell bleibt oft nur Selbstbau.



Von der Hauptstrecke aus ist der Bahnhof Gräfenroda Ort gut zu sehen, auch in H0.



Epocheübergreifender Fahrzeugeinsatz: Skoda-Lkw sind heute eher selten zu finden.



Hinter den Häusern Gräfenrodas verläuft die zu DR-Zeiten recht lautstarke Hauptbahn.

Wenn man die Kinder wirklich interessiert hat, denken sie: Ah, toll, den ganzen Tag mit der Eisenbahn spielen. Und dann kommen sie hierher und sehen: Da wird gebaut. Dann kommen sie einoder zweimal, und dann ist Schluss."

In Gräfenroda begegnen wir Manfred Vollmar, jahrzehntelang (Lehr-)Lokführer, bis heute begnadeter Modellbauer: „1969 gab es die erste Austellung aller Vereine, hobbyübergreifend. Im Januar 1970 bot ein Polsterer einen Raum an, und im Mai 1970 haben wir uns im Ortsverzeichnis eingetragen. Zwei Jahre später sind wir dem DMV beigetreten." Nachgebildet haben die Gräfenrodaer die Ausfahrt in Richtung Süden mit der Hauptstre- →

IG Bw Arnstadt im Modell

Freizeit muss sein: Die Arnstädter Anlage ist nicht nur auf den eigentlichen Bahnbetrieb fixiert.

Tunnelblick – aber nur im übertragenen Sinne: Ein DR-Schnellzug der 1960er-Jahre fährt zum Kamm.



Das Bw Arnstadt in seiner heute noch vorhandenen Ausdehnung entstand in H0 im Eigenbau.



Auch das darf nicht fehlen: Hopfen für das gute Arnstädter Bier, zu DDR-Zeiten durchaus ein Geheimtipp.



Der originale Ausstellungsort im Bw erfordert für die Anlage Anpassungen.

cke in Richtung Gehlberg und der Nebenbahn über Gräfenroda Ort – Frankenhain nach Gotha. Nach Frankenhain ist auch ein Teil der Mitglieder um 2001 umgezogen und hat dort vieles neu aufgebaut. „Hut ab", sagt Manfred Vollmar, „was in der kurzen Zeit entstanden ist." Auch das Sammeln alter Eisenbahn-Utensilien in einer Art Traditionskabinett ist ein Teil der Beschäftigung der Gräfenrodaer. In der ortsfesten Anlage in Frankenhain finden in regelmäßigen Abständen Ausstellungen statt; ebenso auch vor Weihnachten noch im Dörrberger Hammer, wo ein Teil des alten Vereins blieb.



Zumindest aus mittelbarer Nähe wird für die Arnstädter Anlage ein Tunnel zitiert.



Seit Jahrzehnten gehört Klettern zum Hobby vieler Thüringer, auch in H0.



Die Betriebsgebäude in H0 entstanden teilweise nach Originalzeichnungen.

Fotos (8): IG Bw Arnstadt im Modell

Letzte Station auf unserer kleinen MEB-Klubtour, die keinen Anspruch auf Vollständigkeit erhebt, ist das Tor zum Thüringer Wald – im Vorbild wie im Modell. Arnstadt beherbergt neben dem großen Bw auch eine Nachbildung desselben, und nicht nur diese: Auch der Bahnhof wurde (und wird) nachgebildet. Das sind schon ordentliche Dimensionen, auch wenn das Modell längenmäßige Kompromisse erforderlich machte.

Matthias Henning steht Rede und Antwort. Er ist so etwas wie der Mastermind der IG und berichtet gern über deren Aktivität: „Dargestellt wird der Zeitraum zwischen 1950 und etwa 1975, also vor der Elektrifizierung. Die Anlage wird normalerweise digital betrieben. Ein bisschen stolz sind wir auf die komplett selbst verlegte Bettung in allen sichtbaren Bereichen."

Mit der Vorbild-IG arbeiten die Arnstädter Modellbahner Hand in Hand. Aufgrund der Örtlichkeit kann die immerhin 15 Segmente umfassende H0-Anlage im Grunde nur ortsfest gezeigt und betrieben werden. So gut wie alle Gebäude entstanden im Eigenbau, denn der IG ist die Wahrung der Authentizität auch im Modell ein hohes Anliegen. Wenn man den Blick über die Arnstädter H0-Anlage schweifen lässt, bilden das geübte Auge des Beobachters und das Können des Modellbauers eine nicht zu übersehende Einheit.

Trotz guter bis sehr guter Räumlichkeiten, trotz terminfester Ausstellungen – teilweise ganzjährig, wie in Meiningen, teilweise konzentriert in der Vorweihnachtszeit – leiden auch unsere vier vorgestellten Klubs unter Mangel an Nachwuchs. Dabei gibt es durchaus Ideen. Dichter Fahrbetrieb als Kompromiss ist die eine. Manfred Schultz aus Suhl sagt es so: „Ich muss die Kinder auch spielen lassen können. Dafür haben wir eine N-Anlage so gebaut und mit Steuerung versehen, dass zwei Kinder gleichzeitig ihre Züge fahren lassen können." Aber Schultz sieht wie seine Meininger Kollegen Christoph Mertens und Harald Winterfeld das Problem mehrschichtig, ebenso auch drei Suhler Modellbahner Anfang der 20: Die Modellbahn ist schlichtweg zu teuer geworden – und die moderne Eisenbahn zu langweilig, gerade entlang der Vorbildstrecke. Möge deshalb das Modell noch lange von der Eisenbahn-Vergangenheit künden! *Henning Bösherz*

MODELLBAHN AKTUELL

TRIX ▸ *Metronom-146.2 in H0*



Mit der H0-146.2 im Metronom-Kleid (Bild) folgt der E-Lok-Neukonstruktion schon die erste Variante. Ebenfalls die moderne Bahn vertreten die 185.5 mit Crossrail-Beschriftung und das Baureihenpendant der SBB-482 mit Cargo-Anschriften. Die DB-Epoche IV beleben dagegen die 218 217-8 in TEE-Farben und die 218 151-9 im klassischen Rot, beide mit 21-poliger Schnittstelle. Info: www.trix.de.

AXFORM ▸ *Echtsand-Modellbauplatten*



Die flexiblen Modellbauplatten bestehen aus einem mit echtem Sand beklebten Träger-Geflecht. Durch die große Flexibiliät lassen sich die Axform-Produkte sogar um Ecken herum führen. Die Struktur erzielt besonders beim Einsatz für größere Spuren, beispielsweise für Brückenpfeiler, eine sehr gute dreidimensionale Wirkung. Info: www.axstone.de.

HERPA ▸ *VoPo-Wartburg und Post-Trabant in H0*



Freunde der DR-Epoche IV werden sich über einen H0-Trabant 601 Universal (vor Bus) der Deutschen Post und einen Wartburg Tourist der Volkspolizei (v. mitte) freuen. Ebenfalls im Touristen waren Kranke der Nationalen Volksarmee unterwegs (v. re.). Hochmodern ist das Audi-A5-Cabrio (v. li.), ein Klassiker dagegen der Bahnbus MAN SÜ 240 (Bild). In die Luft geht der Modellbahner in der Cessna 172. Info: www.herpa.de.

REAL-MODELL ▸ *Gleiswaage in 0*

In Baugröße 0 kommt das Modell der Wernigeröder Gleiswaage, autorisiert von den Harzer Schmalspurbahnen (HSB), voraussichtlich noch rechtzeitig fürs Weihnachtsgeschäft in die Auslieferung. Der preußische Schrankenposten, dessen Vorbild bei Coesfeld in Westfalen stand, nimmt ebenfalls Gestalt an. Das Modell für die Spur 0 befindet sich in der Konstruktionsphase, wird voraussichtlich aber erst im Frühjahr 2010 lieferbar sein. Info: Real-Modell, Joachim Jüchser, Kloster 8, 25585 Lütjenwestedt, Tel. 04872/2221, E-Mail juechser@real-modell.de, Internet www.real-modell.de.

HEWA ▸ *Pinzetten*



Pinzetten mit verschiedenen Spitzenformen eignen sich unter anderem zur Montage von Zurüstteilen. Erhältlich sind beispielsweise Exemplare mit glatten, breiten Spitzen oder mit etwas schmäleren, bei denen Rillen das Wegspringen von Teilen verhindern. Info: www.modellbaufarben.de.

KULTUR AKTIV/TILLIG ▸ *Zug der Freiheit in TT*



Der Dresdner Verein Kultur Aktiv führte am 1. Oktober eine Sonderfahrt zwischen Prag und Hof durch, die an die Botschaftsflüchtlings-Züge 1989 erinnern soll. Von Tillig wird dazu ein dreiteiliges Set mit zwei Bm-Seitengangwagen und einem Bmhe-Mitteleinstiegswagen in TT (im Bild H0-Muster) angeboten, das über den Kultur-Verein oder über Tillig-Fachhändler erhältlich ist. Bei Bedarf stellt Tillig die Produktion eines H0-Sets mit authentischen Wagennummern in Aussicht. Info: Kultur Aktiv, Tel. (0351)8113755, www.kulturaktiv.org.

US-Corner

Aus der umfangreichen Neuheiten-Sendung rollen H0-Güterwagen von fünf im Nordwesten der USA angesiedelten Bahngesellschaften an. Den Alterspräsidenten gibt der mit Holzaufbau versehene 50-Fuß-Box-Car der Milwaukee Road (Modell von Roundhouse, Bild v. l.). Es folgen der klassische 40-Fuß-Box-Car der Northern Pacific (mitte) und der 50-Fuß-P.C.&F.-Box-Car der Great Northern (hi. li). Erst in den 80er-Jahren entstand das Original des ebenfalls 50 Fuß langen N.A.C.C.-Box-Car der Chicago & Northwestern (hi. re.). Der lange Tank Car der Chicago, Burlington & Quincy (vo. re.) steht seit den 60er-Jahren für Flüssigkeitstransporte bereit. Die Ford-A-Auto-Flotte erfährt Zuwachs durch den Pickup (vo.) mit Telefon-Service-Aufbau (alle Bild 1). Eine Wiederauflage von Atlas stellen die im Dreier-Set gelieferten Schüttgutwagen (Covered Hoppers) der Chicago & Northwestern (Bild 2) dar, die dem preisgünstigen Trainman-Sortiment zugeordnet sind. Athearn-, Atlas- und Roundhouse-Modelle werden über Noch vertrieben. Die Chicago North Shore & Milwaukee Railroad bestellte im November 1939 zwei stromlinienförmige, luxuriöse Gliederzüge mit elektrischem Antrieb. Bis 1961 pendelten sie fünfmal täglich zwischen Chicago und Milwaukee. Das bestens detaillierte H0-Modell von Con-Cor ist ab Werk komplett zugerüstet. Fummelig ist das Kuppeln der vier Wagen. Die Fahrzeuge sind sauber lackiert und beschriftet. Die helle Innenbeleuchtung ist ab Werk montiert. Angetrieben wird ein Drehgestell, dessen zweite Achse mit Haftreifen versehen ist. Alle anderen Räder werden zur Stromabnahme herangezogen. Für die Erweiterung zum Fünfteiler wird ein einzelner Zwischenwagen (Coach) angeboten. Con-Cor-Modelle sind im spezialisierten Fachhandel erhältlich.

SCHUCO ▸ *Schlüter Super Trac 2500 VL in I*



Der Einstieg mit Metalldruckgussmodellen in die Baugröße I sei, so Produktmanager Markus Hirsch, erfolgreich gelungen. Als erste landwirtschaftliche Nutzfahrzeuge präsentieren die Fürther ihre in China produzierten modernen Traktoren im Maßstab 1:32 und zwar den MB-Trac 1800 (Bild r.) und Schlüters Super Trac 2500 VL (Bild lks.). Auch in H0 bekommt die Landwirtschaft mit dem Claas Xerion 3800 modernen Zuwachs. Info: Dickie-Schuco GmbH u. Co. KG, Werkstr. 1, 90765 Fürth, Tel. (0911) 976504, Fax (0911) 9765415, Internet: www.schuco.de.

PIKO ▸ *Epoche-IV-Silberlinge in H0*

Ins preiswerte H0-Hobbysortiment rücken drei Silberling-Neukonstruktionen in Epoche-IV-Ausführung: Mit dem Hasenkasten-Steuerwagen mit Gepäckabteil (Bild), dem Nahverkehrswagen erster und zweiter Klasse (Bild) sowie dem Silberling zweiter Klasse (Bild) kann ein typischer Bundesbahn-Kurzzug gebildet werden. Den H0-Fuhrpark der Knickkesselwagen ergänzen die Epoche-V-Modelle des deutschen DHL-Waggons und des tschechischen CZ-Vierachsers. Ein Dreierset mit gealterten Uce-Zementsilowagen der DR zeigt Flagge für die Epoche IV. Für Regental Cargo ist der jüngste TT-Hercules unterwegs. Info: www.piko.de.



Modellbahn Aktuell

LILIPUT ▸ *Ex-Karwendel-Wagen der DR*



Von den für bayerische Gebirgsstrecken ab 1930 gebauten Schnellzugwagen, allgemein als „Karwendel-Express" bekannt, ist nach 1945 eine Garnitur bei der DR-Ost verblieben. Liliput fertigt je zwei B4üмp (einen mit einseitig aufgeschobenem Faltenbalg), einen Pw4ü (beide Bild) und einen A4üмp in sehr guter Detailtreue. Infos: www.liliput.de.

FALLER ▸ *Wohlfühl-Oase in H0*



Die überkuppelte Badelandschaft, auf Neudeutsch Wellness-Center, sorgt in der H0-Welt für Entspannung unter einer Palme. Desweiteren sind kleine Ulmen, Wacholder, Eukalyptus, Schwarzeiche, Kiefer, Nordmanntanne und Haselnussstrauch, allesamt aus der Premiumreihe und je nach angenommener Vorbildhöhe für H0 bis Z einsetzbar, nun lieferbar. Bezugsfertige moderne Einfamilienhäuser sorgen für Eigenheimgefühle in der N-Welt. Info: Gebr. Faller GmbH, Postfach 1120, 78148 Gütenbach, Tel. (07723) 6510, Fax (07723) 651123.

JOUEF ▸ *TGV Duplex in H0*



Mit neuem SNCF-Logo und Reseau-Triebköpfen eilt der Hochgeschwindigkeitszug TGV Duplex 600 als vierteilige Grundeinheit (Bild), ergänzt durch zwei Dreiersets mit Mittelwagen, durch die H0-Welt. Info: Hornby Deutschland GmbH, Ostpreußenstr. 13, 96472 Rödental, Tel. (09563) 50360, Fax (09563) 307124 E-Mail office@hornby-deutschland.de, Internet www.hornby-deutschland.de.

ARNOLD ▸ *DR-243 in N*

Als überarbeitete Wiederauflage kommt die DR-E-Lok der Baureihe 243 im Maßstab 1:160 in den Handel. Das Modell ist mit einem Fünfpolmotor, digitaler Schnittstelle und Schwungmasse ausgestattet. Info: Hornby Deutschland GmbH, Ostpreußenstr. 13, 96472 Rödental, Tel. (09563) 50360, Fax (09563) 307124 E-Mail office@hornby-deutschland.de, Internet www.hornby-deutschland.de.

CONRAD ▸ *IFA Z6 der DR und Wartburg-Taxi in H0*



Der DR-Rungen-Sattelzug mit IFA-Z6-Zugmaschine trägt Nachbildungen von DR-Containern. Mit Taxi-Schild versehen, ist eine Wartburg-311-Limousine auf der Suche nach H0-Fahrgästen. TT-Bahner erhalten einen mit drei Containern der Deutschen Post bestückten Tragwagen (Tillig-Modell). Die drei Modelle werden exklusiv von Conrad vertrieben. Info: www.conrad.de.

SEM ▸ *Ortsgerätewagen in H0e*



Auf Basis eines Technomodell-Zweiachsers fertigt SEM einen Ortsgerätewagen des Bahnhofs Klingenberg. Das mit einem Messingaufbau aufwartende Fertigmodell weist diverse separat angesetzte Teile auf. Info: T. Eisenkolb, Karl-Liebknecht-Siedlung 10, 08451 Crimmitschau, Internet: sem-kleinserien-crimmtschau.de.tl.

LGB ▸ *DB-252 in IIm*



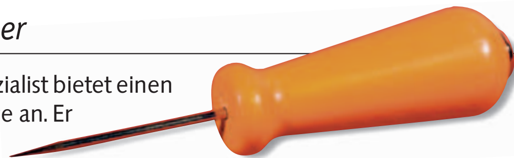
In Neuauflage mit epochal geänderter Betriebsnummer 252901-4 nimmt das IIm-Modell der Bundesbahn-Meterspur-Diesellok (Bild) Fahrt auf Gartenbahngleisen auf. Das Vorbild war bis 1973 auf der von der DB betriebenen badischen Schmalspurstrecke Mosbach – Mudau, dem Odenwald-Express, im Einsatz. Als Reichsbahn-99 4606 feiert die Stainz fröhliche Urständ. Info: Gebr. Märklin & Cie. GmbH, www.lgb-bahn.de.

Bergischer Modellbau ▸ *Bruchsteinmauern in 1:45*



Im Maßstab 1:45 bietet der Bergische Modellbau (Inh. Andreas Neidert) Bruchsteinmauern in verschiedenen Ausführungen an. Mit der Mauer aus großen Steinen können Bauwerke hergestellt werden. Die Bruchsteinmauer stützend (Bild) kann in schräge Geländeabschnitte eingebaut werden. Freistehende Bruchsteinmauern eignen sich beispielsweise als Abgrenzung von Flurstücken oder als Burg- und Kirchenmauern. Info: www.bergischermodellbau.de.

PETER POST ▸ *Vorstecher*



Der Modellbau-Werkzeugspezialist bietet einen Vorstecher mit extra scharfer Spitze an. Er eignet sich beispielsweise zum Pflanzen von Modellbäumen. Info: www.peter-post-werkzeuge.de.

ROCO ▸ *Metronom-146.2 und DR-Mannschaftstransportwagen in H0*



Im schicken Farbschema des Metronom ist die 146.2 (Bild) unterwegs. Die französische Diesellok CC68000 rollt als Epoche-IV-Lok mit erhabenen Schriftzügen an. Der Epoche-IV-Schiebewandwagen Tims-ww (Bild) erhält Einfahrt ins Roco-Sortiment. Der als Ms der DR-Epoche III bezeichnete G-Wagen (Bild) wurde im Original auch zum Mannschaftstransport eingesetzt. Info: www.roco.cc.

Modellbahn Aktuell

WIKING ▸ *Kadett B, Golf Plus und Unimog U20 in H0*



Auf der diesjährigen Nürnberger Spielwarenmesse vorgestellt, jetzt lieferbar: Opels B-Kadett (Bild) und der Golf Plus (Bild) von VW rollen zeitgleich, wenn auch in der Epochenzuordnung um Jahrzehnte getrennt, auf den H0-Straßenbelag. Als weitere Messeneuheit feiert der Unimog U20 (Bild) jetzt den Serienstart. In N steht der Büssing 8000 als Langholztransporter parat. Info: www.wiking.de.

MÄRKLIN ▸ *Silberling-Steuerwagen in H0*



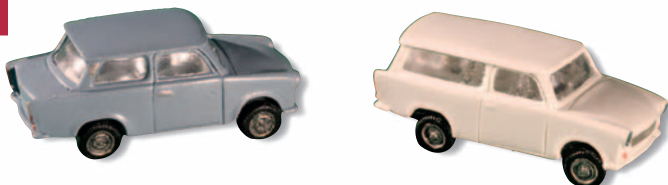
Als H0-Neukonstruktionen rücken zwei Steuerwagen aus der Silberlingflotte an: Der so genannte Hasenkasten-Kopf mit Gepäckraum (Bild r.) in Epoche-III-Ausführung und der errötete Karlsruher Kopf (Bild lks.). Beide Modelle verfügen über Innen- und Zugschlussbeleuchtung. Mit Sound meldet sich die dreiteilige E91 als Bundesbahn-191 in der Umbauversion zu Wort. Ebenfalls die Epoche III bedient das sechs vierachsige Mobil-Kesselwagen umfassende H0-Set, das für die Märklin-Händlerinitiative (MHI) gefertigt wird. Info: www.maerklin.com.



MBS BORN ▸ *SBB-Personenwagen in H0*

Das Modellbaustudio Born aus dem schweizerischen Rapperswil bietet Messing-Handarbeitsmodelle zweiachsiger SBB-Wagen in H0 an. Es handelt sich um C- und BC-Wagen (Bild) der 1918 verstaatlichten Tössthalbahn (TTB), die sich durch eine andere Fenstereinteilung und Holzrahmenfenster von normalen SBB-Zweiachsern unterscheiden. Für die SBB-RIC-Wagen in N von Kato werden Austauschpuffer mit korrekter Länge aus Messingguss angeboten. Info: Tel. (0041 55) 2111303, E-Mail: info@modellbaustudio.ch.

GABOR ▸ *Trabant 601 in N*



In einem Zweier-Set mit Limousine und Kombi bietet Gabor den DDR-Klassiker Trabant 601 im Maßstab 1:160 an. Die 2,2 cm langen Winzlinge gefallen durch stimmige Proportionen und sorgfältige Bemalung. Info: Gabor, E. Haselberger, Stollberger Str. 31, 09399 Niederwürschnitz, Tel. (037296)93571, Internet: www.gabor-modellbau.de.

HAPO ▸ *Kran in 0e und 0f*



Das Vorbild des putzigen Krans (Bild unten), der als Fertigmodell für 0e und 0f angeboten wird, stand bei der Rheinregulierungsbahn in Bregenz im Einsatz. Die Dampfdrehscheibe (rechts) wird in TT und TTm angeboten und ist mit und ohne Antrieb lieferbar. Info: Hapo, Tel. (08246)1552, www.hapo-bahn.de.



MODELLBAHN AKTUELL



MESSE-KALENDER

23. BIS 26. OKTOBER 2009:
Modellbau 2009, A-Wien.

24. UND 25. OKTOBER 2009:
Hobby-Salon modelarstwo, PL-Poznan, International Fair

30. OKTOBER BIS 1. NOVEMBER 2009:
Faszination Modellbau, Friedrichshafen

5. BIS 9. NOVEMBER 2009:
Die Modellbahn, München, Veranstaltungscenter

12. BIS 15. NOVEMBER 2009:
Modellbau Süd, Stuttgart

20. BIS 22. NOVEMBER 2009:
Faszination Modellbau, Bremen

ROCO/MODELLEISENBAHN GMBH

Christian Plohberger tot

● Mit nur 59 Jahren ist Mag. Christian Plohberger am 14. September 2009 gestorben. Plohberger gehörte viele Jahre zu den führenden Köpfen der österreichischen Modellbahnfirma Roco. Mit großem Engagement hielt er als Geschäftsführer auch in zunehmend schwierigeren Zeiten das Unternehmen auf Kurs, was ihm nicht immer die Anerkennung der jeweiligen Eigentümer einbrachte. Wenn die Firma ihn brauchte, war er jedoch zur Stelle, so auch bis zu seinem endgültigen Ausscheiden im Vorjahr als Geschäftsführer der Modelleisenbahn GmbH.

KIBRI/VIESSMANN

Kein Verkauf: Produktionsverlagerung

● Zunächst hatten Verkaufsgerüchte um das Traditionsunternehmen Kibri die Runde gemacht. Dann überraschten die Geschäftsführer der Firmen Viessmann und Kibri, Wieland Viessmann und Franz Josef Roos, die Kibri-Belegschaft am Montag, 28. September, auf einer Betriebsversammlung in Schopfloch mit der Mitteilung, man werde ab sofort eng zusammenarbeiten: Teile der Produktion und der Werkzeugbau wandern ab nach Ungarn und Rumänien in die dortige Viessmann-Fertigung. Für den Modellbahner ändere sich nichts, hieß es, die Marke bleibe erhalten, was allerdings für die Schopflocher Arbeitsplätze eher nicht gilt.

FALLER

„Wir sind lieferfähig!“

Der Standort Gütenbach bleibt, Arbeitsplätze stehen zur Disposition, an einen Verkauf des Familienunternehmens ist nicht gedacht. Mit Fallers vorläufigem Insolvenzverwalter Dr. Volker Grub sprach MEB-Chefredakteur Dr. Karlheinz Haucke über die aktuelle Situation, Problemlösungen und Zukunftsperspektiven.

***MEB:** Zunächst die wichtigste Frage aus Sicht unserer Leserschaft: Läuft die Produktion weiter?*

Dr. Grub: Die Produktion läuft unverändert weiter. Wir sind lieferfähig und werden insbesondere natürlich auch das Weihnachtsgeschäft voll bedienen.

***MEB:** Gibt es aktuell personelle Veränderungen?*

Dr. Grub: Es wird mit Sicherheit starke Veränderungen geben und zwar deshalb, weil in den vergangenen fünf Jahren der Umsatz stark rückläufig war: Die Firma hat rund ein Drittel ihrer Umsätze verloren und liegt heute noch bei einem Umsatz von etwa zwölf Millionen Euro im Jahr. Und es ist natürlich die Frage, wird dieser Umsatz weiterhin rückläufig sein oder lässt er sich auf einem niedrigen Niveau stabilisieren. Vieles spricht dafür, dass wir einen Punkt erreicht haben, auf dem, wie ich meine, man wieder aufbauen kann.

***MEB:** Sie haben Faller in einer Presseerklärung mit Märklin verglichen und damit vor allem die Wertigkeit der Marke gemeint. Gibt es auch Parallelen auf dem Weg zur Insolvenz?*

Dr. Grub: Eigentlich in diesem Umfange nicht, Was natürlich bei beiden Firmen der Fall ist, dass einfach die Kundschaft älter wird und dass sich die Jugend eben nicht mehr so zur Modelleisenbahn hingezogen fühlt.

***MEB:** Heißt das, dass weniger die aktuelle Wirtschaftskrise, sondern vielmehr eine brancheninterne Krise eine Rolle bei der Faller-Insolvenz spielt?*

Dr. Grub: Das ist eine Branchenentwicklung, hat also mit der Wirtschaftskrise überhaupt nichts zu tun.

***MEB:** Hat es aber zusätzlich auch Fehler des Faller-Managements gegeben?*



Fallers vorläufiger Insolvenzverwalter Dr. Volker Grub: „Ich bin sehr, sehr zuversichtlich!“

Dr. Grub: Das würde ich im Augenblick so nicht sehen, es sei denn, man hat zu spät reagiert. Ich habe den Eindruck, dass die Geschäftsführung eigentlich von diesen Umsatzrückgängen immer wieder überrascht wurde und es nicht fassen konnte, dass man so absackte, obwohl man den Markt mit Neuheiten überschwemmte. Im Prinzip war es eine Fehleinschätzung der Marktentwicklung, denn an einer fehlenden Breite des Angebots hat es nicht gelegen.

***MEB:** War es möglicherweise gerade die Breite des Angebots, die zu den Schwierigkeiten geführt hat?*

Dr. Grub: Zumindest war für jeden etwas dabei. Natürlich denken wir aber darüber nach, ob man das Angebot in dieser Breite aufrecht erhalten kann. Das ist eine rege Diskussion, die wir auch weiter führen.

***MEB:** Welche Maßnahmen sind denn zur Sanierung des Unternehmens nötig und welche umgehend möglich?*

Dr. Grub: Was auf jeden Fall notwendig ist: Das Kleid von Faller ist viel zu groß, das schlottert an allen Ecken und Enden, so hat die Firma im Prinzip noch die Produktionsflächen von vor 20 Jahren, in der Ortsmitte von Gütenbach in zwei Gebäudekomplexen, durch eine Straße getrennt. Wir wollen den rechten Komplex aufgeben und uns dann wirklich in dem Hauptgebäude konzentrieren. Das erfordert natürlich Umzugskosten, die wir aufbringen müssen. Ein Personalabbau ist in dem Zusammenhang unumgänglich. Man muss sich einfach an die veränderten Umsätze anpassen und das wollen wir natürlich so schnell wie möglich noch in diesem Jahr vollziehen.

***MEB:** Sie haben in einer ersten Erklärung Faller einen steinigen Weg bis zur Sanierung prophezeit.*

Dr. Grub: So ist es, einen dornenreichen, steinigen Weg, da wir den ganzen Umzug und die Neuorganisation der Produktion vor uns haben, weil wir den

Im Rückspiegel entdeckt

VOR 35 JAHREN: *Barthmühle kommt in H0*



● Auf der Leipziger Herbstmesse 1974 stellte der damalige VEB VERO das neue Empfangsgebäude des Bahnhofes Barthmühle an der Elstertalbahn als Bausatz in H0 vor. Der MODELLEISENBAHNER schrieb seinerzeit: „Das Modell ‚Barthmühle' ist für kleinere H0-Anlagen bestens geeignet, ebenso aber auch für mittlere und große als Zweit- oder gar Dritt-Bahnhof. Der Platzbedarf ist 400 mm x 130 mm. Wir haben es diesem Hersteller bereits am Messestand bescheinigt: Alle Kritiken und Mängel, die es sonst wegen fehlender Gestaltungselemente, wie Dachrinnen usw., gab, wurden bei dieser Neuheit konsequent beachtet. Dem Bausatz sind so viele Teile zur naturgetreuen Gestaltung beigefügt, daß einfach nichts mehr fehlt!" Im Jahre 2009 brachte Auhagen eine Neuauflage des beliebten Bahnhofs auf den Markt.

Personalabbau durchführen müssen, weil wir uns mit unseren Gläubigern, also Banken, Pensionssicherungsverein, Lieferanten, noch einigen müssen. Jeder muss hier sein Scherfchen beitragen. Das gilt auch für die Gesellschafter, die gewillt sind, noch kapitalmäßig etwas zu tun.

***MEB:* Im Gespräch sind augenblickliche Verbindlichkeiten in Höhe von rund neun Millionen Euro.**

Dr. Grub: Neun Millionen, das ist richtig. Die Hauptposition sind allein vier Millionen Euro Pensionssicherungsverein, also die betriebliche Altersversorgung. Da sieht man, mit welchen Lasten Faller konfrontiert ist: Ein Drittel vom Umsatz!

***MEB:* Es fällt auf, dass Sie bei der Bewertung der Faller-Marktführerschaft in Ihrer Presseerklärung einen Sortimentsbereich nicht erwähnt haben, nämlich den des Car-Systems.**

Dr. Grub: So eine Presseerklärung muss griffig sein. Aber selbstverständlich wird das Car-System weiter fortgeführt.

***MEB:* Sie erwähnten vorhin, dass sich die Eigentümerfamilie um Ursula Herbertz nochmals finanziell engagieren will. Kann man also davon ausgehen, dass sich an den Besitzverhältnissen nichts ändert und dass an einen Firmenverkauf nicht gedacht ist?**

Dr. Grub: Nur familienintern wird sich etwas ändern. Ein Verkauf ist nicht geplant. Wir brauchen schnelle Lösungen, wenn ich jetzt in einen Verkaufsprozess einsteigen würde, stirbt mir das Unternehmen unter den Händen weg.

***MEB:* Wie sieht denn jetzt ihr Zeitplan für die Sanierung konkret aus?**

Dr. Grub: Zunächst gibt es jetzt das Insolvenzgeld. Wir rechnen damit, dass Ende Oktober das Insolvenzverfahren eröffnet wird. Bis zu diesem Zeitpunkt will ich den Insolvenzplan erarbeitet haben, will die Restrukturierungsmaßnahmen auf den Weg gebracht haben und ich rechne damit, dass vielleicht noch im Dezember eine Gläubigerversammlung stattfindet, in der dieser Insolvenzplan zur Abstimmung gestellt wird. Aber natürlich habe ich den Plan zuvor mit den Hauptgläubigern abgestimmt, so dass ich dann schon mit einer gewissen Sicherheit sagen kann, ob er angenommen wird.

***MEB:* Wie schätzen Sie denn Fallers Zukunftschancen ein?**

Dr. Grub: Ich bin der Meinung, dass Faller durchaus Chancen hat, auch vielleicht in anderen Welten Fuß zu fassen. Ich denke, dass man sich nicht nur auf die Modelleisenbahn und das Zubehör konzentrieren muss, sondern dass man auch andere Möglichkeiten hat. Man muss das Fallertypische stärker herausarbeiten, nämlich das Selbsterbauen, das Basteln. Man muss sich stärker auf die Traditionswerte, die man mit dem Namen Faller verbindet, besinnen.

***MEB:* Und wie schätzen Sie die Chancen einer Einigung mit den Gläubigern ein, die ja Voraussetzung für alle Zukunftsprognosen ist?**

Dr. Grub: Ich bin sehr, sehr zuversichtlich und ich gehe auch davon aus, dass ich die Unterstützung der Kunden habe, die jetzt sicherlich, auch vielleicht verstärkt, auf die Produkte von Faller zugreifen werden, um uns in unserem Bemühen zu helfen!

Impressum

MODELLEISENBAHNER
Erscheint in der Verlagsgruppe Bahn GmbH
Verlag und Redaktion
Biberacher Str. 94, 88339 Bad Waldsee
Telefon (07524) 9705-0
Fax (07524) 9705-25

HERAUSGEBER
Wolfgang Schumacher

CHEFREDAKTEUR
Dr. Karlheinz Haucke (verantwortlich)

REDAKTION
Stefan Alkofer, Henning Bösherz, Jochen Frickel
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

GRAFISCHE GESTALTUNG
Ina Olenberg (Ltg.), Caroline Becker

ANZEIGEN
Nelly Palkies, Telefon (07524) 9705-40
Elke Noatnick, Telefon (07524) 9705-41
Anzeigenfax (07524) 9705-45
E-Mail: anzeigen@modelleisenbahner.de
Anzeigenpreisliste Nr. 21, gültig ab Heft 1/2008,
Gerichtsstand ist Bad Waldsee

FREIE MITARBEITER
Rainer Albrecht, Lars Brüggemann, Joachim Bügel, Jörg Chocholaty, Dirk Endisch, Matthias Fröhlich, Michael Robert Gauß, Peter Grundmann, Peter Haslebner, Helmut Heiderich, Jörg Hajt, Frank Heilmann, Falk Helfinger, Marcus Henschel, David Hruza, Michael Hubrich, Josh, Georg Kerber, Steffen Kloseck, Axel Mehnert, Ralf Reinmuth, Dirk Rohde, Christoph Romann, Armin Schmutz, Andreas Stirl, Markus Tiedtke, Roland Wirtz, Burkhard Wollny, Christian Zellweger

ABONNENTEN-SERVICE
PMS Presse Marketing Service GmbH & Co. KG
Postfach 104139, 40032 Düsseldorf
Telefon (01805) 566201- 63*
Fax (01805) 566201- 94*
*14 Cent die Minute aus dem dt. Festnetz, Mobilfunk ggf. abweichend
E-Mail: modelleisenbahner@pms-abo.de

EINZELHEFTBESTELLUNG
VGB Verlagsgruppe Bahn
Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-34
Fax (08141) 53481-33
E-Mail: bestellung@vgbahn.de

Preis des Einzelheftes: 3,90 €
Jahres-Abonnement
Inland: Kleines Abonnement 45,40 €
Großes Abonnement 62,- €
Schweiz: Kleines Abonnement 93,20 sFr
Großes Abonnement 127,10 sFr
EU-Länder: 56,60 €
Andere europäische Länder: 63,60 €
Weitere Auslandspreise auf Anfrage. Lieferung jeweils frei Haus, Kündigung des Abonnements sechs Wochen vor Vertragsende.

DRUCK
pva, Druck und Medien-Dienstleistungen GmbH
D-76829 Landau/Pfalz

VERTRIEB
MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co.KG
Breslauer Straße 5, 85386 Eching
Telefon (089) 31906-0, Fax (089) 31906-113
E-Mail: MZV@mzv.de, Internet: www.mzv.de;
PMS Presse Marketing Service GmbH & Co. KG
Postfach 104139, 40032 Düsseldorf
Telefon (0211) 690789-69, Fax (0211) 690 789-50

Bankverbindung:
Deutschland: Deutsche Bank Essen, Konto 286 011 200, BLZ 360 700 50, IBAN DE 89360700500286011200, Swift-Code DEUTDEDEXXX
Schweiz: PTT Zürich , Konto 807 656 60
Österreich: PSK Wien, Konto 920 171 28 , BLZ 60000



Der MODELLEISENBAHNER gehört zur VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-33
Geschäftsführung
Werner Reinert, Horst Wehner
ISSN 0026-7422



Foto: Goldhorn

EIN KOFFER IN BERLIN

Spree-Athen war bekanntlich schon immer eine Reise wert, für Eisenbahnfans 1969 sowieso.

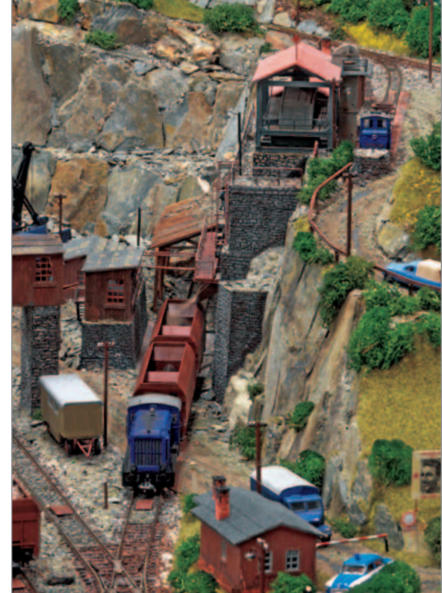


Foto: Stange

BÖHMISCHE DÖRFER

Um- und Eigenbauten beleben die sehenswerte H0-Großanlage des tschechischen Clubs aus Liberec.

DIE BERLINER LUFT

Die Bundeshauptstadt en miniature präsentiert sich am Alex und lockt dank Loxx-Schau mit kurzen Wegen.

Das Dezember-Heft erscheint am **11. November** bei Ihrem Zeitschriften-Händler – immer an einem Mittwoch



Foto: Chocholaty

UNTER ZUGZWANG

Jörg Chocholaty gibt Aufbautipps zu den Weinert-Hebelspannwerken.



Foto: Stirl



Foto: Haensch

DAMPF IN FERNOST

Der Tagebau von Sandaoling im Nordwesten Chinas ist noch immer fest in der Hand der Dampftraktion.

Außerdem

Zurück zu den Wurzeln

Von der Messe aus Leipzig, der Geburtsstadt des MODELLEISENBAHNER, berichten wir aktuell in Wort und Bild.

Zwischen Tag und Traum

Das Sächsische Eisenbahnmuseum (SEM) in Chemnitz beweist, dass auch die Nacht ihre besonderen Reize hat.

Kreativ im Gelände

Nach Erprobung der Technik kommt die Natur aufs Noch-Kreativgelände.

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.